



Notiziario CSTN

NOVEMBRE 2022
N° 123



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticcio Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO XI - N° 123

NOTIZIARIO ON-LINE

novembre 2022

SOMMARIO

- | | | | |
|---------------------------------|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • La vela in Italia (parte XVIII) | pag. 17 |
| • Porto di Catania | pag. 2 | • Maris Stella IV (II parte) | pag. 30 |
| • I viaggi di amenità | pag. 7 | • La regata dei Tre Golfi | pag. 32 |
| • Dall'"oculus" al "sion" | pag. 10 | • Amalfi e il suo arsenale | pag. 37 |

EDITORIALE

L'incessante attività interna ed esterna del CSTN, grazie all'opera volontaria ed appassionata, dei nostri collaboratori, Soci della Sezione di Napoli o semplici frequentatori, è in netta ripresa dopo il rallentamento causa Covid. L'operazione di digitalizzazione del materiale video di Carlo Rolandi prosegue alacremente. Due importanti donazioni sono giunte al CSTN: da Rapallo l'amica Liliana De Negri (libri e rare riviste nautiche d'epoca), da Napoli, il fedelissimo Alessandro Gambuli, figlio dell'indimenticabile Umberto velista, giudice e dirigente della Vela partenopea, ha portato tutta la documentazione cartacea relativa all'attività che ha visto protagonista il Padre. Dalla lontana Ungheria è giunta alla nostra segreteria la seguente richiesta: "Gentile Biblioteca del Centro Studi Tradizioni Nautiche, mi chiamo Bálint Juhász, e sono dottorando di 4. anno di storia dell'arte alla „Catholic University Péter Pázmány" di Budapest. Il mio campo di studi si addentra nell'analisi metodologica dell'influenza di „Ritorno all'ordine" nell'Europa Centrale . . . " Grazie alla presenza on line della nostra Biblioteca nel Sistema Bibliotecario Nazionale lo studente ho trovato un libro necessario alla sua tesi di laurea e del quale gli servivano alcune pagine. Con grande soddisfazione reciproca è stato ovviamente esaudito . . . e ci ha promesso una copia della sua tesi.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: Nella foto in copertina: "Lo sci d'acqua è un diffuso sport nautico. Quando poi viene effettuato a traino di un motoscafo Riva, un autentico mito della nautica italiana nel mondo, il fascino, immortalato in questa foto, è totale.

Hanno collaborato: *Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco Maria Puddu., Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Emilio Somma.*



IL CSTN, SIN DAL 2012, È RICONOSCIUTO DALLA FEDERAZIONE ITALIANA VELA QUALE
ISTITUZIONE CULTURALE D'INTERESSE FEDERALE

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

RITAGLI DI STORIA

Dopo una breve pausa con il porto di Catania riprende la storia dei porti borbonici che l'amico Antonio Formicola sta curando per il nostro Notiziario. Come sempre una narrazione interessantissima accompagnata da immagini straordinarie raccolte in lunghi anni di paziente ricerca e tanto lavoro.



PORTI E APPRODI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

PORTO DI CATANIA

ANTONIO FORMICOLA

Non ci sono dubbi che la città di “Catina”, odierna Catania, avesse un porto già in epoca romana legato, essenzialmente, al commercio del grano. Per quanto riguarda la sua posizione essa rimane sconosciuta poiché la costa, nei secoli, ha subito numerosi cambiamenti a causa delle numerose colate laviche prodotte dal prospiciente “Mongibello”.

Notizie meglio documentate ci giungono, invece, da epoche a noi più vicine. Difatti, fin dall'anno 1438 i Catanesi implorarono il Re Alfonso V d'Aragona per la costruzione di un molo. Il Sovrano acconsentì alla realizzazione della struttura e nel 1440 si iniziarono i lavori, sotto la direzione di un Buonfiglio Anzalone di Messina, nello stesso luogo in cui l'avevano posizionato in precedenza i saraceni. Questo nuovo molo, organizzato e fortificato per accogliere navi più grandi e anche da guerra, riuscì a resistere fino al 1580 ma poi le fabbriche ebbero bisogno di essere ristrutturate e pertanto si provvide, in più riprese, con vari interventi effettuati tra il 1600 ed il 1639.



1 - Veduta di Catania durante l'eruzione del 1669. In primo piano è visibile quello che allora era il porto G. Platania, affresco, Duomo di Catania.

Notizie di questi lavori sono riportate dallo storico Carrera il quale dice: “A' miei tempi circa l'anno 1600, l'opera si tentò di nuovo spinta più da vehemenza di desiderio, che da ben fondato disegno, perciò i Deputati avvedutisi dell'infruttuosità l'abbandonarono, ma nell'anno 1602 la proseguirono sotto il Bastione grande, e

pur con disordine, perchè non s'attese a far la dovuta secca (scogliera N.d.A.); perciò il tutto dall'onde orgogliose fu rovinato, e disperso. L'anno 1636 si procurò la quarta volta di ripigliarsi, onde fu fatta lunga e ampia cassa di legname; e mentre sul mare ad empirla s'adoperavano... una tavola distaccatasi dall'altre diede adito alla vastità dell'acque...e la sommersero; ... Dopo di questo la Città fe venire di Malta Antonio Caffar Maltese, peritissimo ingegniero, il quale veduto e esaminato il tutto non solo diè per possibile la costruzione del Molo, ma facile per la copia, e opportunità della materia, e anco per la bassezza dell'acque."

(1)



2 - Pianta della cinta muraria di Catania (1637). In alto è visibile quello che era il molo posto a protezione dello scalo. Felipe Negro, incisione acquerellata, BNM, ms. 1, olim 92 bis.

Negli anni successivi si procedette alla costruzione di una nuova struttura ma anche questo molo attraversò, per tutto il restante secolo XVII, una serie di distruzioni, dovute anche ad eventi tellurici (1693), e ricostruzioni.



3 - Come si presentava il molo del porto di Catania nel 1670.

Va ricordato che nel 1670 il conte Antonio Maurizio Valperga, chiamato dal Senato di Catania per elaborare un piano di ricostruzione delle strutture difensive della città, distrutte dall'eruzione dell'anno precedente, disegnò un progetto di un porto militare adiacente al Bastione grande; opera che però il governo madrileno non intese finanziare.

All'inizio della seconda metà del XVIII secolo, vi fu un incremento non solo nella produzione dei grani ma anche di altri prodotti come vino ed agrumi e pertanto la classe mercantile della città fece pressione sul Senato cittadino affinché si fosse provveduto a dare un nuovo impulso alla questione portuale.

Le prime richieste del Senato al Re furono avanzate nel 1767 e poi anche l'anno successivo.

Il re Ferdinando IV di Borbone acconsentì alle richieste del Senato catanese ed, il 7 ottobre del 1769, ordinò al vicerè marchese Fogliani di provvedere in merito. Costui diede l'incarico di approntare il progetto, per la realizzazione di un molo, al Colonnello d'artiglieria, nonché ingegnere, Michele Castagna. Il tecnico, effettuati dei sopralluoghi, presentò un primo disegno che prevedeva la costruzione di un molo partendo dalla "Garita dell'Armisi" ma poi, effettuate delle verifiche, dopo un po' di tempo si decise di radicare il braccio della nuova struttura presso il "S. Salvatore poco distante dalla linea del forte Sant'Agata". (2)



4 - Veduta del porto di Catania. P. Hackert, olio su tela (1778), Caserta, Palazzo Reale.

Nel 1778 Catania ottenne il permesso di costruire il molo a proprie spese e finalmente, all'inizio della primavera del 1782, se ne iniziò la costruzione con il getto di numerosi massi lapidei. Ma, nel gennaio del 1783, una poderosa mareggiata li disseminò totalmente lungo la spiaggia del forte Sant'Agata e pertanto tali massi furono poi utilizzati per formare una darsena.

Finalmente nell'anno 1784 il Real Governo designò una Deputazione per l'esecuzione dei lavori del porto dando l'incarico all'ingegnere idraulico Giuseppe Zahra sia di procedere agli scandagli sia di formare il progetto; cosa che il tecnico eseguì presentando un'allegata relazione : "Piano pel Molo di Catania".

I lavori ebbero inizio nella primavera del 1792 e andarono avanti con alterne vicende, fino all'anno 1800, realizzando un molo lungo 47 canne (circa 124 metri) in direzione S-SE.. Le opere, però, furono eseguite adoperando materiali scadenti tanto che nel giro di qualche decennio, il mare in burrasca cagionò al molo gravi danni.

Nel 1828 la Deputazione diede incarico all'ingegnere Salvatore Zahra Buda di stendere una relazione sullo stato della struttura del molo e sui restauri da intraprendere. Per il recupero della fabbrica esistente e la continuazione dei lavori al molo, su richiesta del Decurionato, il re Francesco I concesse l'assegnazione di Once 3.333 annue, da prelevare dalle casse comunali. Inoltre dispose che fosse stato nominato quale

responsabile dei lavori il Capitano del Genio Idraulico Gabriele Tommaso. (3)

Nel mese di giugno del 1834 il re Ferdinando II si portò in visita nell'isola e giunto a Catania il Decurionato lo mise al corrente del deplorabile stato del porto. Il Re, constatate le reali necessità dell'approdo, con Risoluzione Sovrana da Palermo, il 28 giugno, dispose che fossero stati nominati un Ufficiale navigante ed un ingegnere idraulico per esaminare in loco l'intervento necessario. Dopo poco tempo il Ministro della Marina nominò i due tecnici nelle persone del Tenente di Vascello Salvatore D'Amico e del Capitano del Genio, ingegnere, Diodato Cappetta. Costoro raggiunta Catania iniziarono immediatamente uno studio sull'opportunità del sito, l'esposizione ai venti dominanti, sulla risacca, sull'ampiezza del porto e sulla natura delle coste. La Commissione, considerato il tutto, fu del parere che "... il sito più acconcio da progettare un molo fosse a piede del Grande Bastione ... e principalmente per trar profitto della esistente fabbrica... ”

Il 19 dicembre del 1836 Ferdinando II approvò il progetto di ampliamento e ristrutturazione del porto di Catania con una spesa preventiva di D.ti 354.000. Il progetto prevedeva: "1° di restaurarsi la parte degradata del Molo già esistente... togliersi dall'interno la mala ideata scogliera, e metterla al di fuori ad uso d'arte, col supplemento dei necessari grossi macigni; 2° Da quel punto (dallo Zahra N.d.A.) cominciarci la costruzione del nuovo Molo; ma al di fuori, con la luce di sei canne e mezzo, per la direzione S4°E e protrarsi per 70 canne, piegando per un angolo di 132° (ovvero nella direzione di S 44° W), e continuarsi per altre sessanta canne, al cui termine elevasi il Faro... e il martello in tal direzione eseguito guarentire il porto da tutte le traversie che tra il NE e il SE si comprendono...; 3° Per la solidità del fabbricato sottacqua (da eseguirsi al principio con un solo cassone a vaina e poi a palafitte ben connesse, e riempirsi di rasaglia e malta di calce e pozzolana vulcanica del Vesuvio e da usarsi dopo un perfetto impasto de' materiali) essere più che sufficiente la spessezza di palmi quaranta e il munirlo di una scogliera..." (4)

I lavori furono iniziati nella primavera del 1837 ed andarono avanti per circa quattro anni ma poi furono interrotti per una deficienza di fondi causata da una cattiva amministrazione. Nel dicembre del 1850 "ritornato l'ordine nel sistema amministrativo" il Sovrano approvò un'ulteriore somma di D.ti 80.000 per completare l'opera che fu portata a termine il 24 ottobre del 1852 ed inaugurata alla presenza del Re.

Le opere strutturali riguardarono la costruzione di due moli continui: il primo lungo 258 metri e il secondo 125 creando così uno ambito portuale avente uno specchio d'acqua di circa 14 ettari (140.000 mq.). Intanto con il R.D. n. 11196, del 13 novembre del 1847, il Sovrano aveva disposto: "art.1. Il porto di Catania, finora annoverato fra quelli di quarta classe, vien dichiarato porto di seconda classe".

Le strutture del porto di Catania risultarono un'opera ben fatta, tanto da resistere molto bene per più di un secolo. I due moli borbonici furono poi conglobati in opere successive e oggi sono parte integrante del porto vecchio.

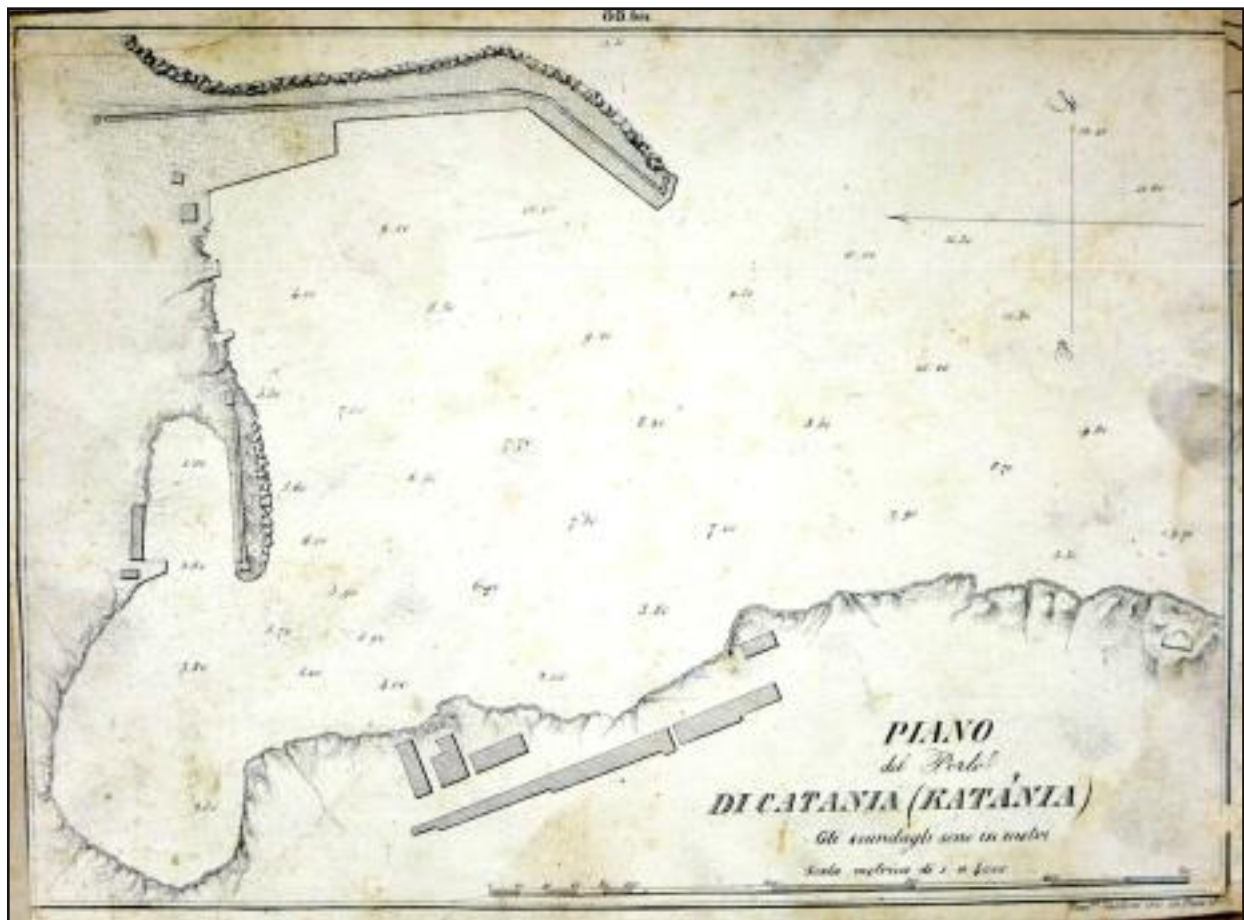
NOTE

- 1) Cfr.: P. Carrera, *Delle Memorie Historiche della Città di Catania*, vol. I, Catania 1639, pag. 80.
- 2) Cfr.: Anonimo, *Su' lavori pel Molo di Catania nell'anno 1842*, Catania 1843, pag. 9 e segg.
- 3) Cfr.: G. Pappalardo, *Sul Molo di Catania*, Catania 1828.
- 4) Cfr.: V. De Ritis, *Il porto di Catania*, in *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, anno 1853, vol. XLVII, pagg. 47-64.





5 - In questa pianta è rappresentato il nuovo molo del porto di Catania progettato dall'ing. idraulico Giuseppe Zahra, lungo 124 metri. S. Ittar, *Pianta della città di Catania del 1833 (parti-colare)*. Collezione privata.



6 - Come si presentavano i due moli continui, costituenti la principale struttura del porto di Catania, nel 1848. Cfr.: L. Lamberti, *Portolano del Mare Mediterraneo, del Mar Nero e del Mare di Azof: Dedicato alla Marina Italiana...*, vol. I, Livorno 1848.

NASCITA DELLE CROCIERE TURISTICHE

Il Comandante Claudio Ressimann, pescando tra i suoi miracolosi archivi, ricostruisce per noi la storia delle prime crociere per mare che risalgono a quasi duecento anni fa.

Una storia piena di particolari interessanti, compagnie di navigazione, armatori, navi ed itinerari affascinanti, il tutto descritto con il piacevole stile narrativo dell'autore che conosce bene il mare, la sua storia e le sue affascinanti tradizioni.



I VIAGGI DI AMENITA'

ossia le crociere nel XIX secolo

CLAUDIO RESSMANN

Quand'è che gli armatori si resero conto che alcune delle loro navi potevano essere utilizzate non solo per trasportare persone e merci da un porto all'altro, ma anche per effettuare viaggi a scopo turistico? E' difficile stabilire che fu il primo a realizzare questa iniziativa, ma al di fuori del nostro Paese una buona priorità, per quanto concerne crociere organizzate, spetta alla Gran Bretagna.



Un manifesto della Compagnia di navigazione P&O.

Infatti uno dei fondatori della Compagnia Peninsular & Orient Line (P&O), Arthur Handerson, già nel lontano 1835 aveva fatto pubblicare sullo "Shetland Journal" alcuni annunci pubblicitari relativi a brevi viaggi "non per necessità ma per diletto" sulle sue navi alle Shetland, alle Fær Øer e in Islanda registrando un buon successo; gruppi di clienti ovviamente facoltosi (le crociere low cost erano ancora al di là da venire...) trascorrevano così una o due settimane di vacanza, immergendosi nei silenzi di quelle remote ed affascinanti terre, irraggiungibili dalla maggior parte dei mortali. E' da notare che Handerson, nel 1844 trovò un ardente sostenitore nel famoso scrittore e giornalista americano William Makepeace Thackeray il quale, dopo aver

compiuto una lunga “mediterranean cruise” a bordo di tre navi della P&O, *Lady Mary Wood*, *Tagus* e *Iberia*, ne fu talmente entusiasta da dedicarvi addirittura il volume “Notes of a Journey from Cornhill to Grand Cairo” che, diventato un best-seller, contribuì non poco a diffondere l’attività croceristica facendola diventare, specialmente nel mondo anglosassone, una “moda” estremamente expensive riservata ai VIP dell’epoca.

In Gran Bretagna l’inizio di tale attività, intesa in senso moderno e con tariffe più abbordabili, avvenne però solo nel 1880 quando la Compagnia “Aberdeen and the Orient Line” organizzò i primi itinerari croceristici secondo un preciso calendario stagionale.

Ai tedeschi spetta invece il primato della costruzione della prima nave passeggeri espressamente concepita per le crociere: la *Prinzessin Victoria Luise*, varata nel 1900, di proprietà della Hamburg-America Line.

Per venire alle cose del nostro Paese non si può non rilevare che moltissimi anni prima dei singolari annunci pubblicitari sullo “Shetland Journal”, addirittura nel 1825, furono le straordinarie bellezze naturali della Penisola sorrentina e delle isole dell’arcipelago campano a suggerire ad un gruppo armatori napoletani di organizzare saltuariamente nella buona stagione “viaggi di amenità” davanti a quelle coste e, un po’ più lontano, fino a Stromboli, Taormina e Malta.

Per questo particolare impiego venne utilizzato il “pacchetto a vapore” *Real Ferdinando*, una nave a ruote da 230 tsl, costruita a Glasgow nel 1823 dotata di una macchina a vapore della potenza ai 144 hp con tre alberi (una randa per albero oltre a un trevo e una gabbia al trinchetto). Poteva trasportare circa 200 passeggeri, quelli di I classe in una struttura poppiera che serviva anche da sala da pranzo, quelli di seconda in una “stanza” a prora e quelli di terza classe sul ponte in una situazione di certo poco confortevole.



Il Real Ferdinando.

Così il *Real Ferdinando*, normalmente impiegato nei collegamenti tra Napoli e Palermo, alternava, sia pure saltuariamente e solo nelle buona stagione, i “viaggi di amenità”, per cui si può senz’altro ritenere che questo sia stata, e non solo nella nostra penisola, ma anche nel resto dell’Europa, la prima timida iniziativa di realizzare viaggi in mare per un pubblico pagante non finalizzati a un fine strettamente utilitaristici.

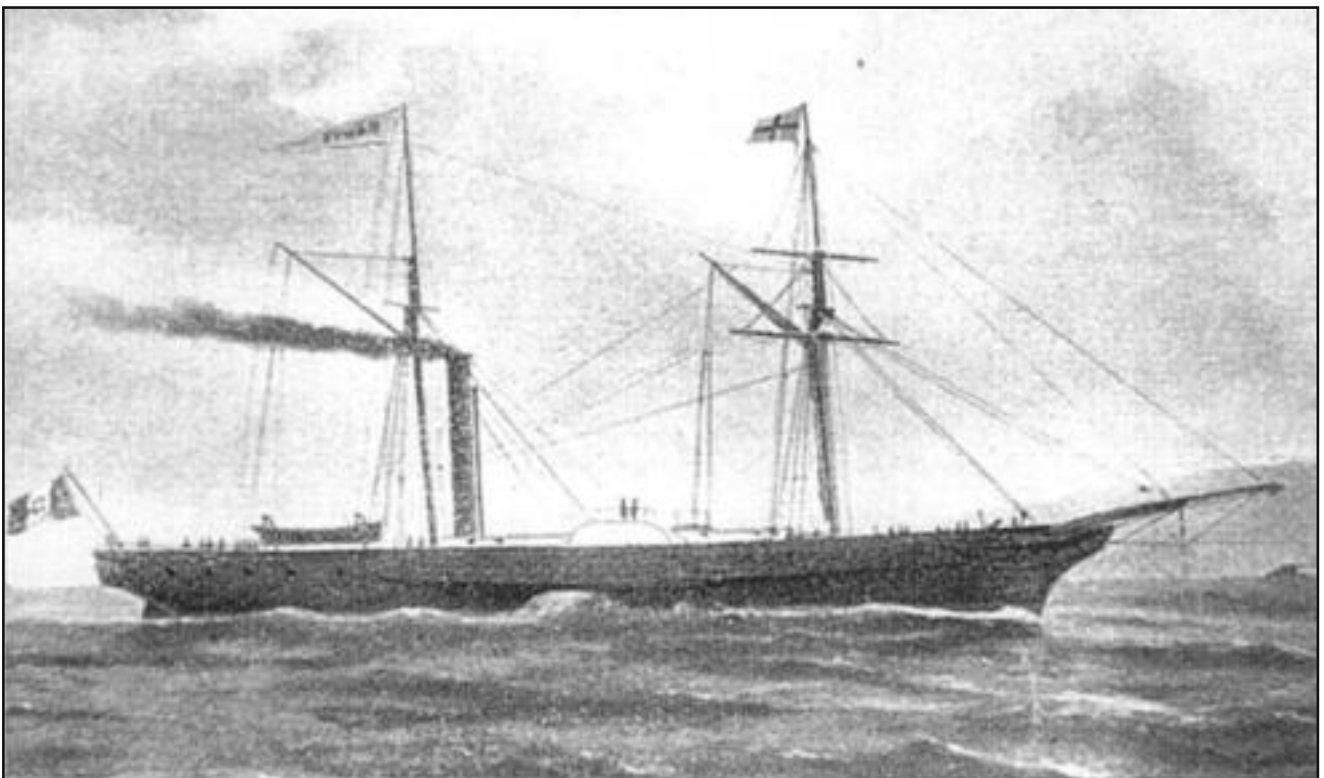
A metà secolo furono, a loro volta, le eccezionali attrattive naturali dell'Elba e delle isole dell'Arcipelago Toscano a convincere la Compagnia di navigazione De Luchi, Ribattino & C. ad utilizzare per i viaggi di amenità il "pacchetto a vapore" *Dante*, prima unità della flotta sociale.

Si trattava di un battello a vapore da 77,88 tsl, lungo 33,5 m e largo 5,30 dotato di una macchina a vapore della ditta Maudslay & Field con un propulsore a ruote della potenza di 62 cavalli, armato a brigantino-goletta (trinchetto a vele quadre e maestra a vele auriche) costruito nel 1836 dal Cantiere dell'ing. Gustavo Cavanna di Livorno. Le sistemazioni a bordo dovevano essere ragionevolmente confortevoli solo per pochi, se nella locandina si avvisava che "le cabine di prima classe ed i posti migliori saranno riservati esclusivamente alle signore"; in compenso, "il bastimento avrà tende per riparare il sole" e vi saranno a bordo cibi e bevande a prezzi discreti".

La sera del 14 agosto 1840 il *Dante* salpava da Livorno per il suo primo viaggio di amenità, dando la possibilità ai croceristi di utilizzare proficuamente i tre giorni festivi seguenti per ammirare le bellezze dell'Elba, di Pianosa e della Gorgona. Il programma, pubblicato sul "Giornale di Commercio del Porto Franco di Livorno", prevedeva una sosta l'intero giorno 15 a Portoferraio "ove saranno apposti divertimenti, oltreché i Signori passeggeri potranno così visitare Rio, Longone, la Villa di Napoleone e quanto ivi sorge di bello".

Il 16 mattina, alle 5 partenza alla volta di Pianosa con breve sosta a Marciana e successiva ripartenza alle 7 pomeridiane, con arrivo a Livorno "di buonora" il 17, "dopo avere rilasciato per breve tempo all'isola di Gorgona".

La breve crociera veniva a costare 20 franchi, una cifra da ritenere assolutamente congrua tenendo conto dei prezzi praticati all'epoca per i passaggi marittimi. Anche per questo l'iniziativa riscosse un notevole successo e venne ripetuta dal *Dante* nel 1845 e negli anni successivi.



Il Dante.

Certo, pensando alle confortevoli navi da crociera capaci di ospitare anche 5.000 passeggeri viene da sorridere. Nessuno avrebbe potuto immaginare che i timidi tentativi ottocenteschi di trasportare per mare non per utilità ma per diletto avrebbero potuto trasformare una trascurabile "nicchia" dell'attività armatoriale in un comparto di primaria importanza e di grande futuro, oggi composto da flotte di navi mostruosamente splendide destinate soltanto ai viaggi di amenità.

Tanto per rimanere in casa nostra, basti pensare che oggi la Costa Crociere viaggia su un fatturato annuo di due miliardi di euro, avendo già trasportato nel nuovo secolo oltre un milione di croceristi.

CREDENZE E SUPERSTIZIONI

Assolutamente non è una novità che gli uomini di mare sono superstiziosi; in tutti i paesi del mondo e sin dai tempi più remoti. Le superstizioni davano ai marinai un senso di controllo mentre sfidavano i mari imprevedibili sia attraversando gli oceani, sia anche nelle attività di pesca sotto costa. La letteratura è piena di storie e di credenza. Questo racconto ce ne svela una parte.



DALL' "OCULUS" AL "SION"

Ai marinai sono sempre state rimproverate molte cose come essere rissosi, bugiardi e troppo amanti di Bacco e di Venere. Tuttavia c'è anche un'altra dote che li ha sempre contraddistinti, anche se non tutti lo sanno: sono superstiziosi. Ma le loro antiche superstizioni non sono cose da gatti neri e ferri di cavallo; osserviamole più da vicino.

FRANCO MARIA PUDDU

“Non è vero ma ci credo” è un detto a tutti notissimo che sembra affondare nella più antica tradizione, mentre in realtà si tratta di un modo di dire inventato dal grande Peppino De Filippo come titolo di una sua commedia del 1942, passata nella storia dello spettacolo italiano al pari dell'omonimo film realizzato dieci anni dopo, nel 1952, da Sergio Grieco.

La trama si imperniava sulle disavventure di un pover'uomo la cui vita è condizionata dalla superstizione, che però alla fine riesce a vincere ricorrendo ad uno degli antidoti più conosciuti: un gobbo, che neutralizza la malasorte e ridona la pace al protagonista della vicenda. E anche se poi scopre che il gobbo non era tale ma una persona normalissima con una finta gobba cucita dentro la giacca, trionfa comunque il lieto fine e tutti sono felici e contenti. Ma l'autore si guarda bene dal trarre conclusioni dalla storia: quello che importa è l'happy hand, non che la sfortuna sia stata ingannata, e non poteva essere altrimenti, perché De Filippo era nato nel cuore di Napoli, città nella quale parlare troppo di superstizione equivale ad addentrarsi in un campo minato.

Ma vediamo cosa è e come nasce questa forza primordiale che tanto ha da sempre condizionato e condiziona uomini ed eventi.

Secondo l'autorevole vocabolario della lingua italiana Treccani, è un “Insieme di credenze o pratiche rituali dettate da ignoranza, frutto di errore, di convinzioni sorpassate, di atteggiamenti irrazionali”. Tuttavia, anche se non se ne potrebbe dare una definizione migliore noi, rispettosamente, ci permettiamo di muovere alle parole dell'Opera una piccola obiezione. Il fatto è che questo insieme di credenze e pratiche rituali è antico quanto l'uomo, e affonda le sue radici nelle notti dei tempi; sin da quando il cacciatore preistorico andava a caccia con un amuleto al collo dal quale si sentiva protetto dai pericoli che correva.

Però è difficile pensar di potere bollare come ignoranti, sbagliate o fuori del tempo tante civiltà solo perché furono tanto superstiziose da confondere, a volte, la superstizione con la religione.



Foto 1 - Alcuni amuleti neolitici ricostruiti sulla base di reperti archeologici: formati in genere da zanne, artigli o ossa di animale, non avevano funzione apotropaica, ma dovevano trasferire in chi li indossava le caratteristiche dell'essere al quale erano stati tolti, come astuzia, forza o coraggio.

Nessun popolo ne fu immune, e quasi tutti indossavano amuleti: gli egizi portavano al collo piccoli scarabei sacri in pietra dura, gli etruschi prediligevano testine di animali, i greci credevano nella potenza di un occhio stilizzato, per i romani un piccolo pene metallico era il non plus ultra contro il malocchio mentre i cinesi tenevano in casa un grillo in una gabbietta per allontanare la malasorte.

Poi in Occidente, dopo l'avvento del cristianesimo, la nuova religione avrebbe dovuto fare piazza pulita di tutte queste sciocchezze, ma in realtà aggiunse loro reliquie di santi, scapolari benedetti, preghiere contro il Maligno e altro ancora: tutte cose che, nate da ottime intenzioni, alla fine divennero nuovi amuleti, non più laici ma religiosi.

“Quelli che vanno per mare”

A questo punto vorremmo ricordare che è da sempre esistito un gruppo che, al pari di tanti altri non era certo immune dall'essere superstizioso, ma che vivendo in una sua realtà aveva coltivato dalle caratteristiche particolari: parliamo dei naviganti.

Con il termine naviganti intendiamo quelli che avevano a che fare con l'acqua, dolce o salata: pescatori e mercanti, esploratori e marinai che fossero, quelli, insomma, che avevano scelto una vita sull'acqua piuttosto che sulla terra ferma. Dei quali, nel VI secolo avanti Cristo, il filosofo greco Anacarsi, aveva detto: “L'umanità si divide in tre categorie: i vivi, i morti e quelli che vanno per mare”. Ma perché mai chi andava per mare si doveva distinguere tanto dagli altri?

E' abbastanza semplice: mentre i “terrazzani” andavano incontro a vicissitudini più o meno simili e abbastanza prevedibili come incidenti, malattie, guerre, difficoltà economiche, mentre i marinai, ristretti nella realtà della loro nave, non avevano mai certezze ed erano sempre in balia dell'ignoto.

Quando lasciavano il porto non sapevano quando e come la loro navigazione sarebbe terminata, se avrebbero incontrato una tempesta, i pirati, uno scoglio o una pestilenza; avevano solo coscienza che, su uno scafo ballonzolante in mezzo al mare, potevano far conto esclusivamente su loro stessi. E allora facevano ricorso a rimedi forse poco ortodossi, ma che almeno li facevano sentire difesi dalle avversità scatenate contro di loro da forze negative.

Perché per loro la tempesta improvvisa, la paura del contagio che infettava tutta la nave o la possibilità che un mozzo distratto rovesciasse una candela dando fuoco al loro mondo di legno, erano terrori latenti ma sempre in agguato, di conseguenza pur con il passare dei secoli la loro superstizione non si era mai affievolita, ma, al contrario, si era rafforzata e addirittura “specializzata”, al punto che, ci si passi il gioco di parole, il marinaio aveva molto più “i piedi per terra” del bravo terrazzino che non si muoveva dal suo campicello.

Il lavoro, la nave e il mare

Le superstizioni del marinaio, infatti, non sconfinavano mai in quel morboso immaginario nel quale sguazzavano gli abitatori di borghi, campagne e castelli, con il suo corollario di vampiri, lupi mannari, terrificanti malefici e cose del genere, perché per il navigante le superstizioni erano sempre legate a tre cose: il lavoro, la nave e il mare.

E anche le credenze più astruse come, per fare un esempio, non doversi mai vestirsi di verde o, in tempi più vicini a noi, proibire alle donne di salire su un sommergibile, non erano fini a loro stesse, ma avevano sempre una propria ragion d'essere legata a uno di questi campi. Ma il nostro marinaio, da quando iniziò a credere di potersi creare uno scudo contro la malasorte?

Non possiamo saperlo, le sue iniziative individuali non hanno certo lasciato traccia nella storia, ma di una cosa abbiamo certezza: sin dai tempi più remoti sulla prora delle navi si poteva sempre trovare un occhio stilizzato che mirava fisso l'orizzonte. Era l'occhio apotropaico.

Questo, il nome deriva dal greco apotrópaios, ossia che allontana, era destinato a vigilare sulla sicurezza della rotta e ad allontanare i pericoli dalla nave e dai suoi occupanti. Tutti vi fecero ricorso: egizi, fenici, greci, che lo chiamavano oftalmói, cartaginesi, romani, per i quali era l'oculus, e il suo uso, anche se solo come ornamento, è vivo tutt'oggi.

Infatti lo possiamo trovare su tante imbarcazioni mediterranee come i bragozzi, i trabaccoli e le tartane

dell'Adriatico, i luzzu maltesi, i pescherecci greci o i caicchi turchi; come pure su altre barche di mezzo mondo, fino all'estremo oriente.



Foto 2 (a sinistra) - Un bell'occhio apotropaico dipinto sulla prora della Olympias, un esemplare di trireme unico al mondo realizzato dalla Polemikò Nautikò, la Marina Militare greca, navigante e in servizio dal 1987 ma ora musealizzata al Pireo, l'antico porto di Atene e oggi periferia della città.

Foto 3 (a destra) - La prora di un luzzu maltese fotografato negli Anni'80 a Marsaxlokk, in italiano Marsa Scirocco; sono evidenti gli occhi apotropaici che il folclore locale ha modificato rendendoli più simili all'occhio umano.

Personalmente non sono superstizioso, ma dalla mia scrivania da molti anni mi guarda un oftalmòi in vetro che mi fu regalato in Grecia (queste cose non si dovrebbe mai comprare) e che, per chi me lo donò, dovrebbe proteggermi. Chissà...

Tornando a noi, ricordiamoci che l'apertura che le navi di tutto il mondo hanno a prora e dalla quale passa la vitale catena dell'ancora: non si chiama buco, foro, o in altro modo, ma "occhio di cubia".

Un aspetto curioso, comunque, che è che le superstizioni dei naviganti sono spesso simili in tutte le marinerie, come se un ignoto regista avesse voluto curarne la scenografia. Anche se il motivo è intuibile: mentre per i terrazzani i problemi variano a seconda che vivano in Alaska, nel Sahara o a Tahiti, per i naviganti il mare è sempre quello, ovunque.



Foto 4 - Una vera curiosità: l'occhio che vigila attento sulla rotta di questa vedetta fluviale armata americana, ricavata adattando una imbarcazione locale, nelle acque di un fiume vietnamita durante l'omonimo conflitto all'inizio degli Anni'70.

Lo vediamo in mille occasioni: ad esempio, in quasi tutto il mondo il colore del lutto è il nero, mentre in Giappone è il bianco; se da noi non a tutti piacciono i gatti, e quelli neri sappiamo di che fama godano, in tutto

l'Oriente i piccoli felini sono incondizionatamente amati quale che sia il loro colore e, in alcuni Paesi, venerati nella convinzione che portino tutti fortuna. Paese che vai usanza che trovi.

Ma se guardiamo i piedi di chi sale a bordo di una imbarcazione da diporto, in Portogallo come in Sudafrica, in Giappone o in Australia, vedremo che calzerà scarpe di tela, da ginnastica o sarà a piedi nudi: niente scarpe di cuoio e tantomeno tacchi a spillo per le signore. E' un obbligo nato dalla tradizione. Ma perché?

Mai scarpe e vestiti nuovi

Oggi è solo una questione di bon ton, non serve certamente più a proteggere il piano del ponte. Ma un tempo a bordo il marinaio era sempre a piedi nudi, vuoi per avere maggior presa sull'assito o per salire più agevolmente a riva sulle griselle: ma non portava mai scarpe di cuoio, specie se nuove, come pure abiti nuovi, perché a bordo si andava scalzi e indossando solo vestiario da lavoro.

Quello nuovo lo indossava chi era morto ed era pronto ad essere filato a mare dopo una breve preghiera, cucito dentro la sua amaca appesantita da una pietra di zavorra. Quindi, a scanso di equivoci, a bordo si indossavano solo abiti usati, e i piedi erano nudi, almeno fino a che, nell' '800, nelle Marina Militari non nacquero le prime divise.

E chi era pronto per l'ultimo viaggio, riceveva anche un'altra attenzione: le narici gli erano cucite con un punto di spago; non era una barbarie, ma un estremo atto di affetto verso il compagno morto, e una scaramanzia contro il pensiero di poterlo seppellire ancora vivo.

A quei tempi nella marineria inglese esisteva anche la consuetudine, da parte degli amici del morto, di comprarne i beni e mandare alla vedova il ricavato, quindi tutto quanto poteva ricordarlo veniva fatto sparire. Non per scarso rispetto ma perché per i marinai la vita di ogni giorno era sempre appesa a un filo, e non volevano macerarsi in questa consapevolezza rivedendo gli oggetti dello scomparso che li facevano ripensare a lui.

E non volevano neanche avere religiosi fra i piedi, perché questi somministravano l'Estrema Unzione, quindi erano troppo vicini alla Morte, non andava bene; e poi Satana, sapendo che un servo di Dio era sulla nave, avrebbe cercato di affondarla; quindi, era meglio non imbarcarli. Questa avversione esisteva ovunque, anche in Giappone, dove non si tollerava che i bonzi salissero a bordo.

Anche per questo motivo in Occidente sulla nave non si recitavano funzioni religiose, ma solo brevi servizi letti dal comandante, che in fin dei conti era pur sempre "il primo dopo Dio". E per questo in tutto il mondo (tralasciamo le moderne navi da crociera che sono solo degli alberghi galleggianti) non è mai esistita una nave con una cappella o con spazi per funzioni religiose, con un'unica eccezione, che però aveva dei validi motivi dei quali probabilmente avremo occasione di parlare: l'incrociatore corazzato Gheorghios Averoff, oggi memorial ship della Marina Militare greca.

All'indice preti, donne e avvocati

E, purtroppo per i marinai di allora, ma dura lex sed lex, il divieto di salire a bordo colpiva anche le donne, che non erano ben viste perché portavano sfortuna. Naturalmente non era vero, ma una donna in mezzo a centinaia di uomini più o meno assatanati, effettivamente avrebbe creato gravissimi problemi per motivi immaginabili, per cui niente donne a bordo; però a questa logica regola se ne aggiungevano altre, una più folle dell'altra.

Ad esempio la donna, peggio per lei, avendo le mestruazioni era impura, quindi portava male; inoltre la nave, che era comunemente ritenuta una creatura femminile, sarebbe stata gelosa della loro presenza, quindi era meglio evitare il loro incontro.

Un'altra diceria, e questa volta più moderna perché risale ai primi del '900, vietava alle donne l'ingresso sulle navi in ferro, e in particolare sui primi sommergibili, perché i loro capelli lunghi avrebbero potuto infilarsi nelle filettature di viti e bulloni, aprendo mortali vie d'acqua.

Ma i preti e le donne erano in buona compagnia, perché esisteva anche un'altra categoria da tenere lontana dalle navi: gli avvocati. Questi, infatti, vivono sulle parole, e la cosa non piace ai marinai, ma soprattutto lucravano sui loro debiti e disavventure; e anche se per questo erano costretti a ricorrere a loro, li disprezzavano. In Inghilterra erano soprannominati "Landsharks", ossia squali di terra.

Non erano però solo alcune persone a essere temute sulle navi, perché esistevano delle date da rispettare alle quali la gente di mare stava molto attenta per non iniziare in qualcuna di queste una navigazione che si sarebbe conclusa, senza dubbio, tragicamente.

Ne riportiamo solo tre delle più temute, fermo restando che di venerdì e di martedì, secondo gli scrupolosi, non si dovrebbe partire, ma se questo era un divieto abbastanza “veniale”. Non si doveva invece uscire dal porto il primo lunedì di aprile, perché in quel giorno Caino aveva ucciso Abele (anche se non comprendiamo cosa abbia a che fare l’antico fratricidio con la navigazione), come pure non si dovevano mollare gli ormeggi il secondo lunedì di agosto, perché in quel giorno Dio aveva distrutto Sodoma e Gomorra (vedi nota precedente), e anche il 31 dicembre era infausto, perché in quel giorno si sarebbe impiccato Giuda Iscariota.

Ma a bordo l’attenzione era polarizzata da altri fenomeni naturali e ben più importanti, il primo dei quali era il vento. Un elemento traditore perché poteva presentarsi all’improvviso, ed essere anche chiamato, più o meno volontariamente, dall’uomo.

Secondo gli inglesi infatti non si doveva fischiare a bordo (ma neanche starnutire imbarcando e, se vogliamo essere pignoli, accennare a un passo di danza salendo sulla passerella) perché è vero che fischiare portava vento nelle vele, ma bisognava farlo con cautela e soprattutto mai a sud della Manica, perché avrebbe portato sventura.

Lo confermano anche i francesi con una loro ballata: “Siffle gabier, siffle pour appeler le vent, mais sitôt la brise venu, gabier ne siffle plus!” (fischia, gabbiera, fischia per chiamare il vento, ma appena il vento è arrivato, non fischiare più).

Per evitare il pericoloso vento di prora invece, chi lo avrebbe mai detto, si doveva anche stare attenti a come ci si comportava in porto, almeno secondo un proverbio bretone che chiedeva perentorio: “Vent debout, vent debout sans fin: qui n’a pas payé sa catin?” (vento di prora, vento di prora senza fine: chi è che non ha pagato la sua puttana?) evidentemente anche le buone maniere contavano...

Ma spesso il vento aveva altre origini, e ben lo sapevano in Scozia e nel Regno Unito le famiglie dei pescatori, che recitavano novene senza fine per placare i diavoli del mare che lo scatenavano, mentre i tedeschi si armavano di pazienza, perché spesso il vento era causato da un diavolo di passaggio che trasportava l’anima di un impiccato e perché cessasse bisognava aspettare che questa venisse sepolta. In Bretagna invece la colpa era dei Tud Vor, i demoni delle onde, quando non addirittura dei Corrandoned, gli gnomi marini.



Foto 4 - Una vera curiosità: l’occhio che vigila attento sulla rotta di questa vedetta fluviale armata americana, ricavata adattando una imbarcazione locale, nelle acque di un fiume vietnamita durante l’omonimo conflitto all’inizio degli Anni’70.

Attenzione alle tempeste

Per le tempeste non c'era dubbio, la colpa era delle streghe, ma si potevano arginare agitando fazzoletti benedetti e gettando in mare olio, gioielli, oggetti preziosi; in Bretagna il marinaio più giovane dell'equipaggio



le poteva placare scagliando delle frecce nella tempesta, una chiara allusione sessuale di quegli inveterati cacciatori di gonnelle.

I guai, però, cominciavano quando si scatenava una tromba d'aria, ma a tutto c'è un rimedio. In Sicilia, se la tromba era opera di un demonio bastava lusingarlo bestemmiando atrocemente per convincerlo che l'equipaggio era composto da anime decisamente perse, e quando il Maligno si avvicinava per reclamarle veniva colpito dalla recitazione del Padre nostro Verde, una preghiera infarcita di termini magici.

E, a proposito di tempeste, i marinai non si vestivano mai di verde perché, era noto, è un colore che porta sfortuna; in realtà, dal momento che è impossibile scorgere in mare, specie se agitato, un oggetto verde, se un uomo vestito di verde cadeva fuori bordo...

Foto 6 - La tromba marina è un tornado causato da venti ascensionali che si muove sul mare; fra le varie credenze popolari italiane è causata da una donna (Draunara) che la provoca agitando i capelli, da un dragone (draun) che scuote la coda, da una creatura maligna detta "foleto marin" o da uno stregone detto "el Sion".

Sempre nel nostro meridione spesso si invocava la Draunara, una bellissima donna nuda dai lunghi capelli che, scossi, creavano il vento ma che poteva bloccare le trombe d'aria sul nascere, ma c'era poco da fare se a causarle era stato un dragone (un drauni) scuotendo la coda.

I veneti sapevano che in realtà la colpa era del "foleto marin", che però obbediva solo a Santa Barbara, mentre i pescatori istriani temevano "el Sion", uno stregone che neutralizzavano tracciando sul ponte della barca un pentacolo; per i marchigiani c'era poco da fare perché sapevano che la tromba d'aria era causata da migliaia di anime in pena che tornavano per vendicarsi, tuttavia si potevano eliminare tracciando con un coltello dall'impugnatura rossa una croce inscritta in un cerchio, poi si recitava una formula magica e si vibrava una coltellata alla croce, facendo scomparire il pericoloso turbine.

Foto 7 - Una raffigurazione a colori della manifestazione di Fuochi di Sant'Elmo su di un vascello in navigazione, tratta da un'incisione inglese degli inizi dell'800; sono evidenti le "fiamme" visibili sulla punta di alberi e pennoni



Oppure bastava prendere un bastone e, recitando una formula magica, tagliarlo in due con un coltello che però, per carità, non avesse mai tagliato cipolle. La tromba d'aria si sarebbe smezzata.

Un altro fenomeno, invece, era ben accetto a bordo anche se si presentava in maniera piuttosto inquietante: i fuochi di Sant'Elmo, luminescenze blu vivo dovute all'aria ionizzata da fenomeni temporaleschi che comparivano sotto forma di fiamma a una o più lingue alle estremità di oggetti appuntiti, come alberi, antenne o pennoni, e si riteneva fossero un segno di buon augurio, tanto che spesso i vascelli tributavano loro i massimi onori alla banda. E si ha testimonianza della loro esistenza sin dall'antichità, dato che ne parlò anche Giulio Cesare.

Purtroppo lo spazio è tiranno, ci sarebbero tante cose da dire ma per farlo si dovrebbe scrivere un'enciclopedia per cui, a malincuore, siamo costretti a interrompere il nostro discorso.

Ma prima di finire non possiamo non soffermarci su come i marinai hanno da sempre percepito la presenza degli esseri viventi più vicini a loro nel condividere quell'ambiente che è tutto, dà tutto e pretende tutto, ossia il mare.

In cielo la loro attenzione è sempre stata attirata dagli albatros e da gabbiani: i primi perché sono forieri di tempeste, i secondi perché incarnano le anime dei marinai morti in servizio, sin dai tempi più antichi.

Ma in mare erano i delfini i fedeli compagni di sempre, come ci narrano affreschi e monete greci e romani; creature amiche dell'uomo che saltavano gioiose davanti alla prora della nave proteggendola e guidandola, ma se il branco cambiava rotta improvvisamente, allora erano guai.

Anche gabbiani e albatros, comunque, proteggevano i marinai, e nessun navigante per nessun motivo si sarebbe mai sognato di far loro del male, come imparò a sue spese il vecchio marinaio della omonima ballata di Samuel Taylor Coleridge, che per aver ucciso un albatro venne dannato per l'eternità.

Già, i gabbiani, che con le loro grida fanno pensare a qualcuno che da lontano cerchi di richiamare l'attenzione di un amico senza riuscire a farsi capire. Ma in fin dei conti si tratta solo di storie di mare, nient'altro che storie che si possono ascoltare anche volentieri, ma sulle quali non si può far fede più di un tanto.

Eppure, se mai vi è capitato di avere i gabbiani come compagni di navigazione nelle fredde giornate invernali, quando il grigio del mare si confonde con il grigio del cielo e il vento gelido ti si intrufola sotto il giaccone pesante e ti fa lacrimare gli occhi, allora se si ascoltano i gabbiani, con quelle loro grida quasi umane, solitarie e tristi...



LA VELA IN ITALIA



Diciassettesima puntata dedicate all'Olimpiade del 1936 a Kiel dove l'Italia vinse la sua prima storica Medaglia d'Oro nella classe 8 metri Stazza Internazionale prevalendo sulle nove nazioni partecipanti. La barca si chiamava "Italia" (n° velico I-20), uno straordinario successo tutto italiano compreso progetto, cantiere costruttore e ovviamente equipaggio.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

(tredicesima puntata)

1936, una medaglia d'oro per l'Italia

All'Olimpiade di Berlino-Kiel, l'otto metri **Italia**, progettato e costruito da Attilio Costaguta, si affermò indiscutibilmente nella sua classe contro nove avversari in gara con imbarcazioni progettate dai più noti architetti navali dell'epoca quali il tedesco Henry Rasmussen, il norvegese Johann Anker, lo svedese Tore Holm e l'inglese William Fife III.

Si esulta per la vittoria

Un laconico telegramma da Kiel arrivava il 12 agosto 1936 a casa Reggio a Sturla. "Da oggi" - c'era scritto - "campione olimpionico". L'8 metri SI **Italia** aveva vinto la medaglia d'oro all'Olimpiade. Dalla terrazza dello stabilimento balneare "Grande Sturla" dei fratelli Reggio, la notizia veniva diffusa e subito sui pennoni dei circoli nautici e sulle case della spiaggia si alzarono pavesi e bandiere.

Un altrettanto laconico telegramma mandato da Attilio Costaguta ai Cantieri a Voltri: "Vittoria Italia Campione Olimpionico". La notizia si diffuse rapidamente e la popolazione si recò presso il cantiere per inneggiare ad Attilio mentre la Banda del Paese suona in piazza marce trionfali.



foto 1- locandina della la XI Olimpiade in Germania.



Foto 2 - Telegramma al cantiere da kiel inviato Attilio Costaguta dopo la vittoria di "Italia".

R. FEDERAZIONE ITALIANA DELLA VELA



PRESIDENZA

Prot.n.2036-

ROMA, 18 agosto 1936 XIV°



*"FOI DOVETE ESSERE TENACI, CAPAZZERESCHI, ARDIMENTOSI.
RICORDATEVI CHE QUANDO COMBATTERETE OLTRE I CONFINI AI VOSTRI
SCUOLI E SOPRATTUTTO AL VOSTRO APERTO È AFFIDATO IN QUEL
MOMENTO L'ONORE ED IL PRESTIGIO SPORTIVO DELLA NAZIONE."*

Egr. Sig. Attilio COSTAGUTA

V O L T R I

Mumini

La vittoria dell'8 metri "Italia" alle Olimpiadi di Kiel ed il primato olimpionico conquistato per la prima volta dalla vela italiana sono il meritato premio alla Sua opera fattiva ed entusiasta di disegnatore e di costruttore.

A Lei ed alla maestranza tutta del Suo Cantiere che con infinito amore ha costruito l'Italia conscia della meta da raggiungere, giunga il ringraziamento degli sportivi veloci italiani.

Gradisca i miei cordiali saluti

IL PRESIDENTE

Foto 3 - 18 Agosto 1936 - Lettera del Presidente della R.F.I.V. Inviata per congratularsi con Attilio Costaguta in cantiere a Voltri.

Chi erano i protagonisti, oltre alla barca e Attilio Costaguta, di questa impresa? Giovanni Leone Reggio, Bruno Bianchi, Luigi de Manincor, Domenico Mordini e i fratelli Enrico Massimo e Luigi Mino Poggi. Nomi, grandi nomi, che, non solo per questa vittoria, fanno parte della storia della vela italiana. Vittoria inattesa, sofferta, ma che aveva, infine, premiato un equipaggio per la sua bravura.

Per le selezioni degli 8 metri SI la Federazione aveva fatto progettare e costruire da Attilio Costaguta Italia che s'incontrò con *Catina VI* (progetto e costruzione di Vittorio Beltrami) del commendatore Vittorio Pozzani di Milano, *Orietta* (Attilio Costaguta) del conte Giuseppe Della Gherardesca di Firenze, *Aria* (Attilio Costaguta) del conte Beni Bruzzo di Genova e *Bona* (progetto e costruzione Baglietto) del duca d'Ancona e alle selezioni di Harold W. Rosasco di Genova.



Foto 4 - 4 bis - 13 Agosto 1936 Articoli di stampa che riportano la vittoria nella vela di "Italia" alle olimpiadi di Berlino.

Il commissario tecnico della Federazione, Pasquale de Conciliis, dopo una serie di regate, scarsamente indicative a causa delle condizioni atmosferiche, scelse *Italia* "non mediante risultati assoluti, ma induttivi".

In gara a Kiel, dal 4 al 12 agosto, per i Giochi Velici dell'XI Olimpiade oltre agli 8 metri SI, i 6 metri SI, la loro formula di stazza era stata modificata nel 1933, le Star, che avevano debuttato nel 1932 a Los Angeles, e il monotipo per il singolo, Jole Olimpica, messo a disposizione dei concorrenti dagli organizzatori.

La scelta del nostro 6 metri SI, che in un primo tempo sembrava dovesse cadere sul nuovo *Sabaudia* della Federazione Italiana della Vela, si orientò successivamente per *Twins IV* (progetto e costruzione Baglietto), ribattezzato *Esperia*, dei fratelli Giuliano e Max E. Oberti di Genova.

Facile la scelta nelle Star. *Pegaso* (costruita dal cantiere Postiglione di Napoli) del principe Riccardo de Sangro di Fondi dopo i risultati nelle selezioni di Napoli contro tredici concorrenti risultò la barca migliore.

Le selezioni del timoniere della Jole Olimpiche iniziate nelle diverse Zone federali e le regate di osservazione avevano portato alla scelta dello spezzino Giuseppe Fago.



Foto 5. L'otto metri "Italia" in navigazione davanti a Genova.

Le sette regate degli 8 metri

Nell'Olimpiade della Vela a Kiel erano presenti 10 nazioni, sette le regate a calendario e due i campi di regata, nel porto per le derive e nella baia di Kiel per le altre classi. Incominciamo dalla classe maggiore, ricostruendone lo svolgimento con l'aiuto di un articolo scritto da Bruno Bianchi.¹

La nostra barca, considerata ottima per venti medio-leggeri, era in grado di difendersi con vento fino a 10 metri il secondo. Nel complesso una barca da classifica e anche a Kiel, nota per essere un campo di regata "duro", era probabile trovare condizioni per noi favorevoli.

I nostri avversari erano comunque ben rappresentati. Tutte barche firmate da noti progettisti: **Germania** del tedesco Henry Rasmussen (ancora oggi regata con le barche d'epoca), **Silja** del norvegese Johann Anker, **Ilderim** dello svedese Tore Holm e **Saskia** dell'inglese William Fife III.

Il 4 agosto prima prova con vento che raggiunge 17 metri il secondo. Non erano affatto le nostre condizioni. Bella comunque la partenza d'**Italia**, ma ben presto le barche più adatte a questo vento hanno la meglio e all'inizio del lungo lato di poppa la nostra barca è in quinta-sesta posizione. Cosa si può fare? A distanza di tanti anni la soluzione sembra evidente: tenere a riva lo spinnaker, nonostante l'avvicinarsi di un piovasco, mentre gli altri concorrenti lo ammainarono.

Bruno Bianchi scrisse:

E mi par di vedere ancora oggi la faccia stravolta del povero timoniere che non sapeva come fare a vincere la mia cocciutaggine nel volerlo lasciare a riva, e che nel tempo stesso si rendeva conto delle mie ragioni: che era l'unica occasione per avere una piccola affermazione in un giorno a noi nettamente contrario, che in aree piatte e senza colline come Kiel il piovasco non ha direzione differente da quella del vento e per conseguenza nessun timore di una raffica al traverso, come succede da noi.

*Nessuno di noi ha potuto stabilire quanto è durato il piovasco: però ognuno di noi ha sofferto nel suo corpo quelle sollecitazioni così violente che la barca ha avuto. Facevamo forse 12 nodi nel buio più completo e sotto la pioggia battente, e solo il navigatore ci consolava dicendoci che eravamo completamente in rotta. E poi anche il piovasco passò; e lì davanti a noi, a 20 metri, quella boa che dovevamo girare! I nostri concorrenti tutti di poppa. Incredibile! Ritornò il vento forte dopo la breve calma, e lo svedese **Ilderim** ci passò facilmente. Ma gli altri erano e restarono dietro. Un secondo*



foto 6 - Kiel Agosto 1936 l'equipaggio di "Italia" al completo rientrato all'ormeggio: a destra appoggiato al boma Leone Reggio, a sinistra Luigi Poggi, al centro Bruno Bianchi, Luigi De Manicor, Domenico Mordini, in ginocchio Massimo Poggi e più a Sinistra dietro il marinaio Giuseppe Franchini.

meraviglioso ed il morale alle stelle.

Nella seconda e terza prova, 5 e 6 agosto, siamo sfavoriti dal vento e terminiamo rispettivamente al quinto e al sesto posto. Lo svedese **Ilderim** con due primi e un terzo era primo in classifica, noi quarti.

Il 7 agosto sembra di essere in Mediterraneo. Sole e vento sui 5-6 metri. L'**Italia** partì bene e fece un bordeggio "storico" così raccontato da Bruno Bianchi:

Ora, in quel giorno, all'inizio del primo lungo lato di bolina due erano le scelte della navigazione: quella, squisitamente tattica di "coprire" i concorrenti e virare sempre assieme e addosso a loro, colla incognita però che se uno qualunque di loro seguiva una rotta differente saremmo stati incerti su "chi" coprire. L'altra scelta era di seguire la rotta più consona a vincere sfruttando vento e corrente senza tenere conto degli avversari. Sceglieremo quest'ultima e ci buttammo in un lunghissimo bordo con mure a dritta che ci portò a navigare lungo una spiaggia interminabile col vento che dolcemente tondava e ci faceva tenere una rotta quasi parallela alla spiaggia stessa.

Forte dell'esperienza dell'anno precedente a Kiel, la colpa di questa navigazione fu tutta mia: la corrente ai lati del fiordo doveva essere meno forte che al centro; senza corrente contraria la barca era più veloce e lo scarroccio meno forte. Però ritengo che la scelta fu decisa più per la rabbia e reazione a quei benedetti 5° e 6° posti dei giorni precedenti che per le ragioni tecniche. O, come si diceva allora, più come "bordo matto" che come "bordo ragionato". Impossibile descrivere quei venti minuti di bolina: fare un bordo di bolina lontani dal gruppo (che per il gioco di prospettiva sembra sempre molto più avanti) rese ben presto nervoso tutto l'equipaggio e dubbioso persino il timoniere che aveva accettato e creduto nel ragionamento. E quando questo nervosismo stava per esplodere venne finalmente il momento di virare di bordo perché non si poteva procedere oltre con le mura a dritta. Passammo di prua al primo del gruppo di quasi 400 metri e le nostre facce divennero allegre e sorridenti: gli altri due terzi del percorso furono la cosa più facile del mondo e mantenemmo fino in fondo il nostro vantaggio.

Nella quinta prova, 8 agosto, vento da nord variabile sia per la forza sia per la direzione. Numerose collisioni sulla boa alla fine del lato di poppa. E altrettante proteste.

È fra una calma e l'altra arrivammo alla terz'ultima boa alla fine del lato di poppa in 10 concorrenti tutti ingaggiati con una brezza in quel momento di circa 4 metri al secondo. Il francese [Ea II], avanti e libero di poppa, girò la boa e se andò insalutato ospite. Noi, interni e quindi con diritto di passo, nel momento cruciale di iniziare il giro della boa venimmo investiti sulla murata a sinistra a circa un metro dallo specchio di poppa dal danese [Anitra] che saltò letteralmente in coperta con la sua prua.

Inevitabilmente la nostra barca dovette poggiare ed andammo ad urtare il norvegese [Silja], sottovento a noi che cominciai, con sacrosanta ragione, a strillare come un'aquila. Gli urlacci o bestemmie o chissà, cosa si fusero in una unica comprensibile parola "protest!". Poi, un po' per il vento, un po' per la deriva, un po' per le mani, il groviglio si diradò ed ognuno riprese la regata, però non potemmo impedire che "mani" più forti o più abili si districassero prima di noi. E finimmo terzi, risultato buono che ci teneva sempre fra i primi. Restava però l'assillo delle dieci proteste, perché non riuscivamo a conoscerne l'origine. Alle 16 ed alle 23 dello stesso giorno fummo chiamati a deporre e confermare o corroborare la nostra protesta (contro il danese per l'investimento a poppa che ci aveva fatto abbordare il norvegese sottovento a noi), ma la giuria non si sbottonò e il mistero rimase sempre fitto.

Un venticello variabile da nord caratterizzò la sesta prova, 9 agosto, dove Italia arrivava terza, rimanendo in zona medaglie. L'esito delle proteste? Silenzio assoluto da parte della giuria.

L'andamento delle regate, la nostra classifica e i nostri risultati avevano reso l'equipaggio assai nervoso, e ci presentammo all'ultima regata, con la sensazione precisa che solo questa prova avrebbe potuto darci la vittoria o meno. Il vento ancora da nord tendeva a girare a nord-est rinforzando dai 5-6 metri al secondo

iniziali a 10-11 metri al secondo verso le 12: questo era il testo del sempre accuratissimo bollettino meteo tedesco.

*La regata, come sempre, ci calmò e con la massima attenzione e tranquillità, sfruttammo al meglio gli spostamenti del vento tanto da trovarci in testa dalla terz'ultima boa. Ancora un breve lato di lasco fino alla penultima boa, ed infine l'ultimo lato di bolina fino all'arrivo. Gli scherzi del vento però avevano portato dietro di noi **Ilderim** lo svedese, la barca coll'albero d'acciaio, imbattibile con venti duri che aveva fatto due primi nelle prime due regate: l'amico-nemico di sempre. Non importava che nel giorno di brezza avesse collezionato una bella serie di ultimi: avevamo un apertissimo conto sportivo con quella barca.*

Il vento aveva effettivamente cambiato direzione, si era spostato a NE ed eravamo già a 10-11 metri al secondo.

*Non era affatto piacevole avere **Ilderim** dietro. Nel lato di lasco, ammaina spinnaker, alza genoa; a 10 metri dalla penultima boa ci accorgiamo che non riusciremo a tenere il genoa nel lato di bolina: alza fiocco intermedio ammaina genoa. Giriamo la penultima boa con **Ilderim** che ci soffia nel collo e via di bolina stretta per impedirgli di salirci al vento.*

***Ilderim** se ne accorge, poggia, fa camminare e forte della maggiore velocità, ci passa sottovento. Non riusciamo a prendere la boa con questo bordo e viriamo subito. La situazione è: noi con mure a sinistra, **Ilderim** mure a dritta che cammina più di noi. Paventando una possibile e logica manovra tattica da parte di **Ilderim**, il nostro timoniere gira di bordo non appena può; col nuovo bordo, prendere la boa esterna della linea d'arrivo. La manovra nostra tatticamente è perfetta, direi da manuale, e infatti quando **Ilderim** vira di bordo ci incrocia con mure a sinistra, deve poggiare di poppa e proseguire per tagliare la linea d'arrivo vicino alla barca-giuria. Però, il nervosismo che abbiamo accumulato in crescendo dall'inizio delle regate prende anche il nostro timoniere che, nel timore di non prendere la boa, tiene la barca troppo nel vento e non si fa quindi cammino. Abbiamo forse cento metri da fare ma sono attimi d'inferno: tagliamo quasi insieme il traguardo ma purtroppo **Ilderim** è avanti per non più di dieci centimetri, ma avanti.*

*Immunsoniti come siamo, riceviamo in serata l'avviso di prepararci l'indomani ad una regata suppletiva: la notizia non rallegra l'ambiente e, non riuscendo a capirne la ragione andiamo a letto. L'indomani siamo pronti con la barca alla solita ora, ma, sinceramente, col morale nelle scarpe. Poi gli altoparlanti disposti attorno al porticciolo cominciano a gracchiare in tedesco e non comprendiamo che le parole **Italia, Silja, Germania**, i nomi dei tre 8 metri italiano, norvegese e tedesco; e viviamo nella rassegnazione finché non arriva la fatina benefica nelle vesti mortali del capitano del porticciolo che grida "**Italia! Italia!**" e a manate ci spinge verso il suo ufficio.*

*E lì dobbiamo bere la birra che ci offre (se ne beve sei bottiglie lui) per festeggiare la sua gioia (effetto delle mance forse?). E finalmente nel dialetto franco che si parla nei porti di mare del Nord ci spiega che **Italia** ha vinto, e che la regata supplementare si svolge tra **Silja** e **Germania** per il secondo e terzo posto.*

*Cosa era successo? La giuria prima di squalificare lo svedese **Ilderim**, il finlandese **Sheerio**, il danese **Anitra** e lo statunitense **Angelita**, aveva atteso di visionare il filmato ripreso dal dirigibile per il film **Olimpia**, che la regista tedesca Leni Riefenstahl girò per incarico di Hitler. Un documento di eccezionale interesse nella storia delle Olimpiadi.*

*Il 18 agosto 1936 XVI, Alberto Fassini Camossi, presidente della Reale Federazione Italiana della Vela, scrisse ad Attilio Costaguta: "La vittoria dell'8 metri **Italia** alle Olimpiadi di Kiel ed il primato olimpionico conquistato per la prima volta dalla vela italiana sono il meritato premio alla Sua opera fattiva ed entusiasta di disegnatore e di costruttore." concludendo "A Lei ed alla maestranza tutta del Suo Cantiere che con infinito amore ha costruito l'**Italia** conscia della meta da raggiungere, giunga il ringraziamento degli sportivi velici italiani".*

Le regate delle altre classi

Nella classe 6 metri SI gareggiavano dodici concorrenti. Supremazia dei progettisti nordici: tre le barche disegnate da Tore Holm **May Be** (Svezia), **Lyn** (Finlandia) e **Ylliam III** (Svizzera) e quattro da Bjarne Aas

Lully II (Norvegia), *Wiking* (Argentina), *De Ruyter* (Olanda) e *Danuta* (Polonia). Il nostro *Esperia*, con un primo nella terza prova, un terzo nell'ultima e dei risultati medi (7°, 5°, 9°, 6° e 10°) nelle altre si classificava quinto. La sorpresa in questa classe fu la squalifica dopo l'ultima prova per professionismo di Louis Noverraz², il timoniere della barca svizzera *Ylliam III*, destinata alla vittoria finale. La medaglia d'oro andò quindi alla Gran Bretagna con *Lalage*.



Foto 7 - Il 6 metri "Lalage" K 51, vincitore della medaglia d'oro a Kiel 7 bis

Foto 7 bis - il 6 metri "Twins VI" I-52 di Max Oberti che partecipò alle regate Olimpiche.

Dodici concorrenti nella classe Star. Supremazia dei tedeschi Peter Bischoff e Hans-Joachim Weise vincitori di ben cinque prove sulle sette disputate. La barca italiana *Pegaso* con una serie di piazzamenti modesti (8°, 7°, 5°, 11°, 9°, 10° e 7°) ottenne il nono posto in classifica.

Per il monotipo singolo gli organizzatori tedeschi scelsero, dopo aver sperimentato quattordici progetti, quello di Hellmut Stauch. Barca di concezione moderna per quegli anni, era stata progettata nel 1934. Lunga fuoritutto 5,00 metri, al galleggiamento 4,40 metri, larga 1,66 metri, pesava 150 chilogrammi e aveva una randa di 10,30 metri quadrati. Per diffondere la classe vennero costruite 300 Jole e, successivamente, dallo stesso cantiere altre 50 per l'Olimpiade.

Questa fu la classe con il maggior numero di partecipanti: 25 concorrenti con barche che furono sorteggiate dieci giorni prima dell'inizio delle regate.

L'inglese Peter Scott, che sarà per molti anni presidente dell'International Yacht Racing Union, iniziò con una vittoria per poi ottenere con risultati regolari il terzo posto in classifica. L'olandese Daniel Kagchelland con tre primi e dei buoni piazzamenti fu il meritato vincitore. Il tedesco Werner Krogmann, grazie alla sua regolarità, si classificava secondo. Giuseppe Fago terminava quinto ma senza il ritiro per un'avaria nella quarta prova, forse avrebbe potuto vincere la medaglia di bronzo.

Conclusa l'Olimpiade l'8 metri SI *Italia* e il 6 metri SI *Esperia* con Valerio Bottaro, Luigi de Manincor, Carlo Mantegazzini, Paolo Marsi, Domenico Mordini, Max E. Oberti, Agostino Straulino e Carlo Strena, rimasero a Kiel per partecipare alla Settimana velica internazionale. Straulino al timone d'*Italia* si classificò secondo.



Foto 8 – Bruno Bianchi alle regate di Genova in Giuria per le Ragate Internazionali, Bruno è stato per lungo tempo giudice internazionale molto stimato e protagonista delle più importanti regate in Italia e all'estero.

Due protagonisti rievocano

Nel 1976, alla vigilia dell'Olimpiade di Montreal, venne chiesto a Bruno Bianchi e a Luigi de Manincor un ricordo di Kiel 1936.

Bruno Bianchi rammenta:

*Quarant'anni trascorsi, compagni di equipaggio perduti troppo presto, tutta una vita passata, ma ancora un ricordo così vivo, luminoso per noi italiani, la vittoria dell'**Italia** 8 metri SI la "Gold-medaglia", come usava dire il nostro caro amico e timoniere Leone Reggio. È ormai un ricordo da vecchi, forse dissacrato dalle nuove leve che si affacciano da qualche anno alle regate a vela in generale, ma con il desiderio ultimo di andare alle Olimpiadi, ancora oggi - malgrado tutto e forse ancor più che tutto - traguardo da raggiungere.*

Il tempo è scivolato via in silenzio, e altrettanto in silenzio noi siamo tornati al nostro lavoro, alle nostre vicende liete o tristi della vita. Kiel '36 è roba vecchia, ma permettete che il nostro equipaggio, nei vivi e nei morti, senta ancora la fierezza e l'orgoglio di avere dato all'Italia la prima vittoria olimpica nel campo della vela.

I ricordi a volte ritornano alla memoria, come un vecchio film leggermente tremolante; le battaglie in mare con vento duro, nel quale la barca non si trovava a suo agio, ma dove timoniere ed equipaggio fecero il miracolo; finalmente il vento regolare che ci permise le posizioni di avanguardia, l'attesa interminabile (dalle

19 alle 24) per una protesta in cui erano coinvolte ben 10 barche, e dalla quale uscimmo del tutto scagionati, l'attesa incerta fino all'ultimo giorno per la classifica finale che veniva mai pubblicata, e finalmente l'esplosione quando gli altoparlanti disseminati dappertutto dissero in tedesco che **l'Italia** aveva vinto. E la meraviglia dei pochi italiani presenti a vederci occupati a riassetare la barca come se si dovesse ancora uscire per la regata, in assoluto silenzio e tranquillità, senza baccano né manifestazioni e salti di gioia. Perché la vittoria ci era dovuta, perché avevamo dimostrato di essere i migliori.

E poi, nello stadio di Berlino, quando ci consegnarono quelle medaglie d'oro, mentre la nostra bandiera saliva sull'asta più alta e la banda sonava il nostro inno nazionale, veramente allora, di fronte a centomila spettatori, i nostri nervi cedettero e credo di non essere stato solo io ad avere le lacrime che scendevano sulle gote e con un "gropo" di vento ed acqua nella gola.

E poi, il ritorno alla nostra vita quotidiana, alla nostra passionaccia che esiste ancor oggi.

E poi... ma è storia vecchia, ed è inutile scocciare l'anima al prossimo con questi ricordi da vecchi.

I giovani ci sono, e sono schiera nutrita; l'eredità è raccolta ed è in buone mani.



Foto 9 - A sinistra Luigi De Manincor a Varazze presso i cantieri Baglietto dove fu Direttore

Luigi de Manincor, nel rievocare i giorni di Kiel si emozionava ancora:

*Il mio pensiero ritorna al momento nel quale il commissario unico De Conciliis, tramite il ministro della Marina, mi convocava per far parte dell'equipaggio dell'8 m **SI Italia** per le Olimpiadi di Kiel del 1936.*

L'emozione e la gioia che ho provato, e che credo anche oggi siano sentite dagli equipaggi prescelti, esultano dalle soddisfazioni sportive più belle: costituiscono per noi stessi un riconoscimento che tutti i sacrifici, le fatiche, le privazioni sopportate sono servite per raggiungere il traguardo più ambito d'un atleta.

*Conoscevo tutti i membri dell'equipaggio per aver regatato contro di loro con il 6 m SI **Vega** della Marina, ma non potevo mai pensare che l'accoglienza sarebbe stata così calda e fraterna, particolarmente dopo gli avvenimenti che mi avevano portato a far parte dell'equipaggio. Con Reggio, Mordini, Mino e Massimo Poggi, Bianchi e con la barca eravamo un tutt'uno e la preparazione nei giorni precedenti l'inizio delle regate ci aveva plasmato e amalgamato.*

Le regate hanno avuto il loro corso, abbiamo sofferto, ma la vittoria finale ci ha legati tutti in un essere solo come lo siamo stati, con le lacrime agli occhi, quando al suono degli inni nazionali abbiamo visto il tricolore salire sul pennone più alto dello stadio di Berlino. Sono momenti e sensazioni indescrivibili e indelebili per tutta la vita.

La Federazione incaricò dopo i Giochi Olimpici Pietro Cuccia, un noto yacht broker di Palermo, della vendita d'**Italia**, centomila lire, trattabili, il prezzo richiesto, la barca fu acquistata da Angelo Rizzoli. La barca passò poi a Benedetto e Giacomo Bruzzo e successivamente al Circolo Nautico di Napoli che la mise in vendita il 21 febbraio 1972. Nel 1980 Antonio Sisimbro l'acquistò, dopo una lunga corte, dai fratelli Di Leva per nove milioni di lire.

Nel 2002, il Centro Studi Tradizioni Nautiche della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana, avvia, con il consenso del proprietario Antonio Sisimbro, la pratica per ottenere dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali il riconoscimento per l'8 m SI **Italia** di bene storico. Il Decreto della Soprintendenza Regionale per i Beni e le Attività Culturali della Campania la dichiara, in data 2 dicembre 2002 "di particolare interesse storico ed artistico".

La "targa" di "Bene storico" fu consegnata ad Antonio Sisimbro dall'ammiraglio Mario Bini, nel corso di una cerimonia, svoltasi il 16 aprile 2004 nella sede della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana al Molosiglio, durante la quale il presidente della Sezione, la professoressa Rosaria Rosini, ha letto il telegramma del Capo dello Stato, Carlo Azelio Ciampi, dove si sottolinea che "lo sport è nella nostra cultura un valore sociale che rafforza, soprattutto nei giovani, l'educazione civile, il sentimento di appartenenza, le consapevolezza della solidarietà e dell'integrazione, essenziali per la convivenza tra popoli e culture".

Note

1 Bruno Bianchi, "A Kiel, nel 1936 l'Italia vinceva la prima medaglia d'oro", *Yachting Italiano*, luglio 1972, pp. 651-657.

2 Nel 1961 il Comitato Permanente dell'International Yacht Racing Association, in seguito al giudizio di una Commissione d'inchiesta di cui faceva parte anche Beppe Croce, riabilitava Louis Noverraz riconoscendo che era sempre stato un dilettante.

3 Bruno Bianchi e Luigi de Manincor, "Nel ricordo di due vittorie", *Il Giornale della Vela*, luglio 1975, p. 10.

BOX

Le classifiche

Jole Olimpica (25 concorrenti): 1° Olanda, **Nuernberg** (324), Daniel Kagchelland (4°, 1°, 1°, 6°, 2°, 1° e 4°) p. 163; 2° Germania, **Rostoch** (326), Werner Krogmann (2°, 4°, 3°, 9°, 1°, 6° e 7°) p. 150; 3° Gran Bretagna, **Postdam** (325), Peter Scott (1°, 2°, 2°, 7°, 3°, 10° e RET) p. 131. 5° Italia, **Ausburg** (302), Giuseppe Fago (14°, 5°, RET, 4°, 7°, 3° e 8°) p. 115.

Star (12 concorrenti): 1° Germania, **Wannsee** (1287), Peter Bischoff e Hans-Joachim Weise (1°, 4°, 1°, 1°, 2°, 1° e 1°) p. 80; 2° Svezia, **Sunshine** (915), Arvid Laurin e Uno Wallentin (2°, 1°, 3°, 2°, 12°, 3° e 4°) p. 64; 3° Olanda, **Bem II** (1294), Adriaan Lambertus Joseph Maas e Willem de Vries Lentsch (RET, 2°, 4°, 3°, 1°,

2° e 3°) p. 63. 9° Italia, **Pegaso** (990), Riccardo de Sangro di Fondi e Federico de Luca (8°, 7°, 5°, 11°, 9°, 10° e 5°) p. 38.

6 metri SI (12 concorrenti): 1° Gran Bretagna, **Lalage** (K-51), Christopher Boardman, Miles Bellville, Russel Harmer, Charles Leaf e Leonard Martin (3°, 2°, 5°, 4°, 2°, 6° e 2°) p. 67; 2° Norvegia, **Lully II** (N-61), Magnus Konow, Karsten Konow, Fredrik Meyer, Vadjuv Nyquist e Alf Tveten (DSQ, 1°, 4°, 2°, 3°, 1° e 1°) p. 66; 3° Svezia, **May-Be** (S-2), Sven Salén, Lennart Ekdahl, Martin Hindorft, Torsten Lord e Dagmar Salén (1°, 3°, RET, 3°, 1°, 2° e 6°) p. 62. 5° Italia, **Esperia** (I-52), Max E. Oberti, Renato Cosentino, Giuliano Oberti, Giovanni Stampa e Giuseppe Volpi (7°, 5°, 1°, 9°, 6°, 10° e 3°) p. 50.

8 metri SI (10 concorrenti): 1° Italia, **Italia** (I-20), Giovanni Leone Reggio, Bruno Bianchi, Luigi de Manincor, Domenico Mordini, Enrico Massimo Poggi e Luigi Mino Poggi (2°, 5°, 6°, 1°, 3°, 3° e 2°) p. 55; 2° Norvegia, **Silja** (N-26), Olav Ditlev-Simonsen, Hans Struknaes, Lauritz Schmidt, Nordahl Wallem, Jacob TullinThamas e John Ditlev-Simons (3°, 1°, 2°, 6°, 5°, 4° e 3°) p. 53; 3° Germania, **Germania** (G-9), Hans Howaldt, Alfred von Bohlen und Halbach, Felix Scheder-Bleschin, Eduard Mohr, Fritz Bischoff e Otto Wachs (6°, 2°, 4°, 4°, 1°, 1° e 6°) p. 53.

BOX

La squadra italiana a Kiel

Jole Olimpica: Giuseppe Fago.

Stelle: **Pegaso** (990), con Riccardo de Sangro di Fondi, timoniere, e Federico de Luca.

6 metri SI: **Esperia** (I-52), con Max E. Oberti, timoniere, Renato Cosentino, Giuliano Oberti, Giovanni Stampa e Giuseppe Volpi.

8 metri SI: **Italia** (I-20), con Giovanni Leone Reggio, timoniere, Bruno Bianchi, Luigi de Manincor, Domenico Mordini, Enrico Massimo Poggi e Luigi Mino Poggi.

Accompagnatori ufficiali: Pasquale de Conciliis (capo squadra), Guido Fiorentino e Carlo Strena (nostro rappresentante in giuria).

Riserve: Valerio Bottaro, Mario Bruzzone, Guido Giovanelli, Carlo Mantegazzini, Paolo Marsi, Gino Nadali, Bruno Pangrazi, Dario Salata e Agostino Straulino.

BOX

Jole Olimpica 1936

Questa deriva internazionale ebbe anche in Italia una diffusione seppur limitata, salvo le rare eccezioni, nel Golfo di Trieste dove si organizzarono, con una puntata anche a Portorese, i Campionati d'Italia. A tre Campionati i partecipanti gareggiano con barche a rotazione messe a disposizione dagli organizzatori. Il titolo nel 1941 fu assegnato in una regata nazionale con due gruppi di sei timonieri. Dopo tre regate i primi tre classificati di ogni gruppo partecipavano alla finale disputata su tre prove.



Foto 10 - Kiel 1936 regata classe Jole Olimpica. In alto si vede il dirigibile di Leni Riefenstahl mentre filma le regate

Campionati d'Italia

1936 – Portorose e Trieste - 27-28 giugno – Gruppo Adriaco del RYCI - 13 concorrenti - Barche a rotazione, Giuseppe Fago (Società Vela La Spezia).

1937 - Trieste - 18-20 agosto – Gruppo Adriaco del RYCI - 5 concorrenti - Arrai (I-28), Nino Benussi (Gruppo Adriaco del RYCI).

1938 - Trieste - 20-23 agosto – Gruppo Adriaco del RYCI - 13 concorrenti - Aprilia, Mario Roberti (Club Nautico Rimini).

1939 - Trieste - 20-24 agosto – Gruppo Adriaco del RYCI -13 concorrenti - Bolero, Edo Cernischi (Società Vela Oscar Cosulich).

1940 - Non disputato.

1941 - Trieste - 22-25 maggio – Gruppo Adriaco del RYCI - 12 concorrenti - Naiade (I-71), Edo Cernischi (Società Vela Oscar Cosulich).

1942 - Trieste 17-19 luglio – Reale Yacht Club Adriaco - 6 concorrenti - Barche a rotazione, Antonio “Nino” Cosentino (Reale Circolo Canottieri Napoli).

1943 - Trieste - 11-14 luglio – Reale Yacht Club Adriaco Gruppo Adriaco del RYCI - 6 concorrenti - Barche a rotazione, Antonio “Nino” Cosentino (Reale Circolo Canottieri Napoli).

Il Campionato è ripreso nel 1949 a Trieste.

Nel 1937 è organizzato ad Attersee, Austria, il primo Campionato d'Europa con la partecipazione dei rappresentanti di 11 nazioni. Vinse il tedesco Ernst Biekel e l'italiano Gino Nadali si classifica terzo. Ancora un'affermazione di Ernst Biehel al Campionato del 1938 a Stannbergsee, Germania, e ancora un terzo posto dell'Italia con Nino Benussi.

Oggi la classe svolge ancora regate in Olanda e in nord Europa, sono fatte alcune migliorie agli "scafi" e attrezzature, pur mantenendone la costruzione in legno come negli anni Trenta.



Foto 10 – Jole Olimpiche in regata ai giorni nostri.

STORIE DI BARCHE

Una bella storia questa di "Maris Stella IV", una barca strettamente di famiglia con un equipaggio formato da genitori e nove figli, protagonista di regate e crociere in tutto il Mediterraneo molto impegnative. Già dopo la prima puntata siamo stati contattati dagli amici triestini del Notiziario che sono tanti ed avendo apprezzato la nostra iniziativa di raccontare questa straordinaria esperienza marinara hanno offerto la loro collaborazione.

Anche se non ce n'è bisogno è l'ennesima conferma che il Mare unisce le genti anche se geograficamente lontani.



MARIS STELLA IV, già ELLY, già LIEBLING

Parte II SERGIO PEPE

Nel precedente numero, grazie all'Arena di Pola on line, ho potuto dare notizie sul *Liebling*, poi *Elly*, che fu acquistato dal dott. Fausto Pecorari all'inizio degli anni 50 del secolo scorso e che battezzò *Maris Stella IV* (foto n.1), in continuazione delle sue precedenti tre barche: il *Maris Stella*, di piccole dimensioni, tanto da essere ormeggiata lungo il Canal Grande, dinanzi alla Chiesa di S. Antonio Taumaturgo (o S. Antonio Nuovo), il *Maris Stella II*, leggermente più grande, il *Maris Stella III*, dotato di bompreso e con il quale iniziarono le crociere nell'Adriatico e Ionio. 'E' giunto il momento di conoscere l'armatore dott. Fausto Pecorari che, da grande appassionato del mare e della vela, portò in lungo e in largo per il Mediterraneo, con il *Maris Stella IV* la moglie, la signora Anna Versolatti, e figli, con la particolarità che questi erano ben 9, come da foto n.2, con a poppa i coniugi Pecorari, in braccio Chiara e poi, in ordine decrescente di età: Paolo, Giorgio, Franco, Mario, Renzo, Vanna, Nino, Lucia.



Foto 1



Foto 2

Il dott. Fausto Pecorari (*foto n.3*) nasce nella Trieste austro-ungarica il 18 dicembre 1902 e si laurea in Medicina e Chirurgia e, dopo un tirocinio presso l'Istituto Pasteur di Parigi visita nel 1929 gli ospedali di Londra nel 1929 e, in tale occasione, ha modo di conoscere Luigi Sturzo, esule in Inghiltera. Inizia la carriera di medico radiologo presso gli Ospedali Riuniti di Trieste, ricevendo anche l'incarico di Direttore Generale.



Nel 1944 entra nella Resistenza svolgendo la funzione di Tesoriere per il CLN di Trieste e per questo viene arrestato dai tedeschi il 24 agosto 1944 e condannato a morte; grazie all'intervento del Vescovo Mons. Antonio Santin, la condanna viene tramutata in deportazione al campo di Buchenwald, dove lavora clandestinamente con la resistenza interna e per il sollievo dei malati, anche come Cristoforo, su incarico di un altro prigioniero, il cecoslovacco P. Joseph Tyl, Priore dei monaci Premonstratensi, che gli indica il luogo di sepoltura della Principessa Mafalda di Savoia, deceduta a Buchenwald il 28 agosto 1944. Così, viene svolta dal dott. Pecorari un'indagine sulle cause della morte.

L'11 aprile del 1945, con l'avanzata delle truppe Alleate, quasi tutte le SS fuggono dal campo e i prigionieri riescono a prenderne il controllo, così, quando gli Alleati giungono a Buchenwald, il campo è già stato liberato. L'esito delle indagini svolte dal dott. Pecorari sulla morte della Principessa Mafalda sono diffuse da Radio Londra e in tal modo la

famiglia Pecorari apprende che egli è tra i sopravvissuti del campo. Rientrato in Italia, il dott. Pecorari riferisce il 5 agosto 1945 al Luogotenente Umberto di Savoia il destino della sorella Mafalda.

Il 2 giugno 1946 è eletto, unico triestino, tra le file della Democrazia Cristiana, all'Assemblea Costituente e ne diviene uno dei quattro Vice Presidenti, promovendo l'inserimento tra le Regioni a statuto speciale della Regione Giulio-Friulana e Zara, poi denominata Friuli-Venezia Giulia. Consultore nazionale della D.C, anche promotore del gruppo parlamentare "Pro Trieste", fondatore del Comitato per l'assistenza ai profughi giuliani e dalmati e segretario nazionale del Comitato Rifugiati, direttore del settimanale "Difesa Adriatica". In occasione del Congresso della Pace di Parigi accompagna il Presidente del Consiglio Alcide De Gasperi per dimostrare l'italianità dell'Istria, anche tramite una pubblicazione fotografica realizzata dall'On. Pecorari.

Nel 1950 inaugura in via Cesare Battisti lo studio radiologico privato con strumentazioni per l'epoca all'avanguardia.

Nel 1952 è Consigliere Comunale della Città di Trieste e poi Assessore all'Igiene del dal 1956 al 1962.

Colpito da tumore, muore il 27 ottobre 1966 e il Comune di Trieste ne onora la memoria dedicandogli una via del centro cittadino: il Passo Fausto Pecorari.

Il prossimo articolo sarà dedicato alle imprese sportive e crocieristiche del Maris Stella IV.

(segue al prossimo numero)

Per saperne di più sull' On. Dott. Fausto Pecorari:

- Ciro Manganaro, "Fausto Pecorari. La vita, l'azione e il momento politico" Tipo/offset Riva, 1977 Riva, Trieste 1977;
- Corrado Belci, "Gli uomini di De Gasperi a Trieste" Morcelliana, 1998.
- a cura di Vanna Pecorari Marson, "Dott. Fausto Pecorari. Ricordi e testimonianze a cent'anni dalla nascita" Tipografia Villaggio del Fanciullo, 2002.
- Diego D'Amelio "Ritratto di un'élite dirigente I democristiani di Trieste 1949-1966" Tesi di dottorato Univ. Trieste a. acc. 2009-2010

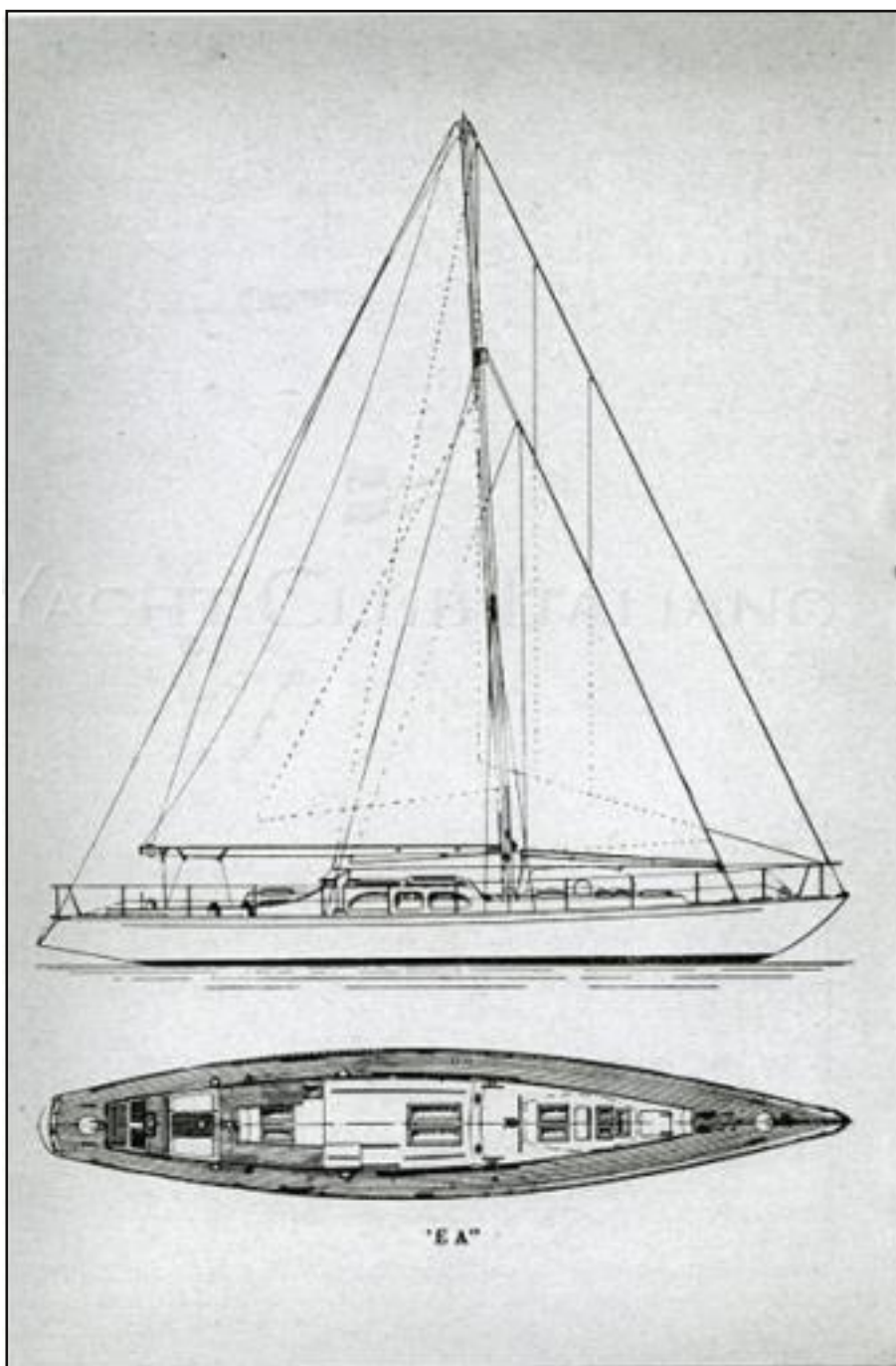
<https://www.openstarts.units.it/bitstream/10077/30670/3/D.%20D%27AMELIO%20-%20RITRATTO%20DI%20UN%27ELITE%20DIRIGENTE.%20I%20DEMOCRISTIANI%20DI%20TRIESTE%20%281949-1966%29.pdf>

STORIE DI BARCHE

Riprendiamo la normale pubblicazione degli articoli "a puntate" che riguardano eventi che ricoprono periodi di tempo più lunghi. La Regata dei Tre Golfi è alla sua quinta edizione, e quindi ancora nella "preistoria". Non mancano le barche e gli equipaggi genovesi che per antica tradizione non perdono le regate partenopee. Sempre interessanti le notizie sulle barche e sui componenti gli equipaggi che Sergio ricostruisce con certissima pazienza e tanta competenza del mondo dello yachting.



1958 - LA QUINTA EDIZIONE DELLA COPPA SEN. ANDREA MATARAZZO - REGATA DEI TRE GOLFI SERGIO PEPE



La quinta edizione della Regata dei Tre Golfi prende il via il 23 agosto, e per la seconda volta la partenza è allo scoccare della mezzanotte, ma in questa occasione Riccardo Carbone è a via Nazario Sauro, pronto a riprendere l'area di partenza, illuminata dai fasci di luce delle fotoelettriche delle FF. AA.. Tra i I Classe RORC vi è il debutto nelle acque partenopee di *Ea*, *Vagabonda*, *Djin III*, mentre si ripresentano sulla linea di partenza *Mait II* e *Rondine II*. Illustriamo le debuttanti, e che debuttanti: *EA*, di Guido "Guy" Giovanelli e Filippo Cameli, è un cutter bermudiano di m 19,30, progetto e costruzione Baglietto, varato nel 1953, n.v. 1302, scafo velocissimo, ha vinto nel 1953 e nel 1956 il Nastro Azzurro del Mediterraneo, e in tempo reale la Giraglia del 1953, 1956 e 1959.

Grazie all'archivio on line dello YCI. (foto 1)

(<https://www.yachtclubitaliano.it/it/news-296/yaci-heritage.html>) abbiamo il piano velico di EA e una foto dell'epoca (n. 1 e 2). EA è ora in vendita (foto n. 3) <https://easyyacht.it/it/listings/ea-baglietto-20-m/>)



Foto n. 2



Foto n. 3

Vagabonda di Enrico Valenzuela, progetto e costruzione Sangermani 1956, n.v. 1382, vincerà nel 1960 la “Coppa Montecristo” e nel 1968 la “Tre Golfi.” *Djin III* (n.v. 1394), scafo in ferro, progettato e costruito in Olanda, originariamente armato a yawl, acquistato da Sebastiano Marulli d’Ascoli, socio del C.R.V. Italia dal 1940 e poi Presidente dal 1967 al 1970, che coadiuvato da Gaetano Di Marzo, trasforma l’armo in ketch, come da [foto n. 4](#), fornitami da Paolo Troiano Marulli d’Ascoli.



Foto n. 4

Djin III si presenta sulla linea di partenza avendo sulle spalle, fresca, fresca, la vittoria della Giraglia, battendo, tra le altre, *Ea* e *Mait II*, ed è, sinora, l'unica barca partenopea a fregiarsi della vittoria nella più classica e antica regata del Mediterraneo.

Infine, è da segnalare che tra i I Classe risulta iscritta, senza prendere la partenza, *Lassapur* di Vieri Lasinio di Castelvero, sloop Sangermani del 1952 n.v. 1300. In II Classe sono iscritte *Silia* e *Susanna* (CC Tevere Remo, tim. Scamperle), in III *Sipan* (C.V. Roma) e le già note *Chiar di Luna* e *Lembo di Cielo*. Nelle seguenti [foto n. 5 e 6](#) si riconosce con il n.v. 1382 *Vagabonda*. Nella [foto n. 7](#) la partenza.



Foto n. 5



Foto n. 6



Foto n. 7

La Coppa Sen. Andrea Matarazzo viene vinta da **Mait II** (YCI), che nella precedente edizione era stato battuta da **Pazienza**. Grazie a Aniello Di Martino (e alla raccolta di Vela e Motore conservata al Centro Studi) apprendiamo che l'equipaggio di **Mait II** è composto dall'armatore Italo Monzino, dalla moglie Marcella (ecco spiegato il nome **Mait**), dal figlio Franco, da Luigi De Manicor (Oro a Kiel su **Italia**), Mino Della Casa (più volte Campione Italiano, 6 volte sui Beccaccini e secondo al Mondiale del 1956 con a prua Raffaele Scognamiglio), Giusto Spigno (olimpico sul 6 m SI **Ciocca** a Helsinki), Gianni Tortello (Campione Italiano Lightning a prua di Mino Della Casa), Gianni Figari, e dai marinai Angelo Ghirlanda e Alfredo Pianini. Seconda classificata è **Vagabonda** (CRV Italia), con a timone il proprietario Enrico Valenzuela e in equipaggio il figlio Aldo, Carlo Rolandi, Sergio Capolino e il marinaio Raffaele Lauro; terza **EA** (YCI) con a timone Guido Giovanelli e in equipaggio Luigi Lagorio Serra, Centurione, Enrico Maria (Chicco) Gambaro e Turillo Di Maio; quarta **Rondine II** (CRVI) con al timone Marcello Campobasso (poi Presidente della Giuria d'Appello) e in equipaggio Antonio Morelli, Pippo Dalla Vecchia, Maurizio De Lieto; quinta **Djinn III** (CRVI) con al timone il proprietario Sebastiano Marulli d'Ascoli e in equipaggio Guido e Ugo (Lupo) di Marzo, Locatelli e D'Andrea.

Nella II Classe vince **Susanna** (CCTR) tim. Scamperle, con Buglielli, Sampietro e Viale. Nei III Classe continua il duello tra la M.M. su **Chiar di Luna** e la famiglia de Zerbi su **Lembo di Cielo** (YCC Savoia). Ancora una volta ha la meglio **Chiar di Luna** (Sangermani 1950, n.v. 722), con a timone il Capitano di Fregata D'Antonio e in equipaggio il Tenente di Vascello Rossi e il Sottotenente Pagliuca. **Lembo di Cielo** (Sangermani 1951, n.v. 1136) ha a timone il proprietario Carlo De Zerbi e in equipaggio la moglie Ruth, il figlio Cippi e Turco.

Postille

- Su **Mait II** e Italo Monzino si veda il n. 87 – novembre 2019 di questa rivista.
- Su **EA**, Francesco “Cesco” e Guido “Guy” Giovanelli si veda l'appassionato ricordo di Enrico Maria “Chicco” Gambaro da pag. 617 a 622 di “70 anni della Federazione Italiana Vela” di Franco Belloni, ed. FIV 1999.
- Su **EA** e Vagabonda alla Tre Golfi del 1958 si veda, rispettivamente, Chicco Gambaro e Sergio Capolino ne “Regata Internazionale dei Tre Golfi 1954-2004” ed. Yachting Library, 2004.
- Chicco Gambaro è il noto yachtsman genovese dal graffiante umorismo, appassionato conoscitore di lirica, armatore di barche (Soling e J24) alle quali ha dato nomi di opere come “Simon Boccanegra” e “Celeste Aida”. Nel 1983 è succeduto a Luigi Lagorio Serra nella carica di Segretario Generale dello YCI. Grande amico di Beppe Croce, è stato una colonna dello Yacht Club Italiano. Autore del volume biografico su Beppe Croce “Una vela sulla rotta della vita” ed. Mondadori, 1988.
- Sui primi 25 anni della Giraglia si veda Franco Belloni “Giraglia” SM Editore, 1977.
- Sulla Giraglia del 1958 si veda in nostro, ora purtroppo compianto, Ammiraglio Giovanni Iannucci sul n. 36 - agosto 2015 di questa rivista.
- Sulla Giraglia del 1979 si veda il nostro Gigi Audizio sul n. 87 - novembre 2019 di questa rivista.



RITAGLI DI STORIA

La tanto decantata Amalfi, una delle quattro nostre storiche repubbliche marinare, ha dato lo spunto all'amico Emilio Somma di tornare, gradito come sempre, sulle pagine del Notiziario. Gli diamo il benvenuto e lo sproniamo a inviarc i suoi contributi.

AMALFI ED IL SUO ARSENALE EMILIO SOMMA

All'ingresso della città una scritta scolpita nel marmo ammonisce il visitatore: "Il giorno del giudizio per gli Amalfitani che andranno in Paradiso, sarà un giorno come tutti gli altri".

Effettivamente Amalfi è una bomboniera, piccola e piena di cose meravigliose a cominciare dal famoso duomo costruito, così come si faceva una volta per le chiese più importanti, esattamente a 90 gradi bussola. Non sfuggirà all'amante di curiosità la circostanza che una sola chiesa al mondo, ovviamente tra quelle più importanti, è stata edificata all'esatto opposto, vale a dire a 180 gradi ed è la basilica di san Pietro a motivo del fatto che l'Apostolo fu crocifisso a testa in giù.

Torniamo ad Amalfi, territorio un tempo tanto vasto quanto ricco. I suoi confini andavano dal Sarno a Vietri sul mare. Fondata dai Romani con il nome di (a) Malphes, nel 600 era già sede vescovile.

Nell'anno 1000 era città florida e ricca. Basti pensare che aveva una sua moneta (il tari) e le famose tavole amalfitane, un vero e proprio codice di diritto marittimo rimasto in vigore fino agli ultimi anni del Medioevo.

Si tratta di 66 articoli (21 dei quali scritti in latino e 45 in volgare) nei quali era prevista la possibilità di regolare controversie relative al diritto di navigazione, di dirimere possibili controversie insorte tra gli armatori, il prezzo dei noli, gli obblighi di un capitano di una nave nonché i diritti ed i doveri dei membri dell'equipaggio; si prevedeva, inoltre, la possibilità di indennizzo in caso di perdita della merce trasportata, la compartecipazione agli utili della navigazione, i cambi di moneta .E poi ancora si legiferava su possibili avarie e su quant'altro fosse utile a regolare i rapporti tra la gente di mare.

Qualcosa di straordinario, considerati i tempi in cui la tabula amalphantana fu scritta.

L'autore di questo articolo si rammarica, però, di dover dare al lettore una notizia che lo deluderà: il famoso Flavio Gioia non è mai esistito. E se pur fosse esistito, non ha mai inventato la bussola. L'equivoco è stato generato dall'umanista Flavio Biondo che nel tradurre un testo latino, commise un errore inventando di sana pianta un nome ed un cognome ed attribuendo a quest'ultimo la scoperta di un dispositivo in grado di indicare i gradi utili alla navigazione.

In realtà la bussola fu inventata dai Cinesi e, giunta in Italia probabilmente grazie a Marco Polo, fu perfezionata dai naviganti del Mediterraneo.

Correttamente nell'Arsenale di Amalfi è riportata una bussola proveniente dalla Cina di età non conosciuta ma certamente risalente nel tempo (*Foto*).

In compenso Amalfi ha il più antico arsenale del



Bussola arcaica arsenale di Amalfi
Anziana in uso nelle navi spaziali
operanti sul pianeta Marte



mondo, creato oltre due secoli prima di quello veneziano.

Fonti certe documentano che fin dal 1059 l'arsenale fosse sostanzialmente lo stesso che oggi è possibile visitare.

Il termine arsenale deriva dalla parola araba arsena, a conferma di una influenza di quella cultura che in quei tempi aveva attecchito in tutti i paesi bagnati dal Mediterraneo.

L'architettura dell'arsenale è composta da un sistema di archi, volte a crociera e pilastri identico a quello di un ospedale fondato dagli amalfitani a Gerusalemme nel 1063 (foto).

L'arsenale era originariamente composto da tre corsie lunghe poco più di 40 metri. Le due laterali erano adibite alla costruzione delle galee; la terza, centrale, serviva per il deposito degli attrezzi e come spazio utile a preparare la pece, una specie di catrame che serviva a meglio proteggere lo scafo.

Le galee erano navi militari leggere e veloci; erano spinte dai remi e dal vento giacchè avevano due alberi con estesa velatura. A prua avevano uno sperone che consentiva loro di arrembare le navi nemiche.

Esse erano lunghe dai 37 ai 40 metri e larghe 5 metri o poco più.

In origine l'arsenale si affacciava direttamente sulla darsena portuale così che le navi, uscite, potessero immediatamente raggiungere il mare.

L'attività cantieristica era diretta dal magister tarsienatus che coordinava il lavoro dei magistri assiae, esperti falegnami che costruivano solo navi e dei magistri calafati, operai che provvedevano alla calafatura, cioè alla impeciatura impermeabilizzante.

Su una galea potevano trovar posto fino a 120 rematori agli ordini del protontinus (comandante della flotta).

Ogni galea aveva il patrono (comandante della singola imbarcazione) ed il comito (comandante della ciurma). Erano poi imbarcati i tubatorii (trombettieri) ed i supersalientes (esperti nell'uso delle vele); e poi ancora i remerii (rematori) ed i naclerii (nocchieri che davano gli ordini)

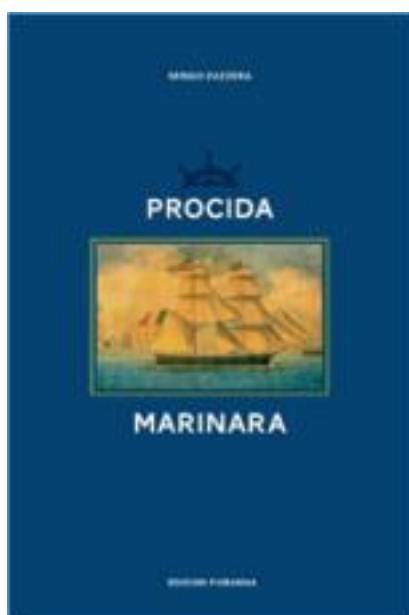
Una curiosità, per così dire, gastronomica: ogni membro dell'equipaggio aveva diritto a due libbre di biscotti (gr 720), a mezza libra di carne o pesce salato (gr.180), ad una pinta di vino (gr.200) ed a un'oncia di olio (gr.30).

Gli amalfitani hanno partecipato alle crociate ed un numero limitato di loro ha combattuto a Lepanto nella storica battaglia navale contro gli arabi nel 1571.

Amalfi è stata repubblica marinara unitamente a Venezia, Pisa e Genova.

Furono repubbliche marinare anche Gaeta, Ancona e Ragusa ma le stesse non riuscirono a tenere il passo con le quattro città più titolate. Ogni anno, per ricordare i fasti del passato, si svolge la storica regata su scafi tutti in legno. L'ultima regata è stata per l'appunto vinta dalla città di Amalfi con lo scafo esposto nell'arsenale e che qui si riproduce. (vedi foto)





PROCIDA MARINARA

Autore Sergio Zazzera

Edizioni Fioranna, 2022, pag. 120, euro 15

Come il luccichio delle onde illuminate dalla luna in una sera d'estate, Procida splende più che mai in questo 2022 che la vede Capitale Italiana della Cultura. E brilla, ancor più, voltandosi alle spalle per scrutare uno dei punti cardine della sua cultura: la marineria. Quando è trascorso ormai un quarto di secolo dalla prima edizione di Procida Marinara di Sergio Zazzera (1997, edizioni napoletane de il Sebeto), eccone una nuova, riveduta e aggiornata di questa completa sintesi storica che rivela come le attività marinare hanno costituito, per secoli, la fonte di reddito principale per Procida, la cui flotta ha conteso a lungo il primato a quella della costiera sorrentina. Oggi, invece, quello di Procida marinara è poco più che un mito. La frammentarietà e la dispersione delle notizie che concernono le vicende della marineria procidana, nonché la difficoltà di accesso a molte delle

fonti, ne hanno reso non semplice la ricostruzione, che è stata realizzata col ricorso, oltre che a libri, periodici e documenti di varia natura, anche a reperti di cultura materiale e a fonti orali, pur con le ben note difficoltà esegetiche che vi sono connesse. A quest'opera fu assegnato il premio Penna d'argento nell'edizione del 1998 della Fiera del libro di Procida. Assente dalle librerie ormai da un quarto di secolo, è riproposta nel momento in cui Procida ha assunto il ruolo di Capitale italiana della Cultura grazie a Sergio Zazzera ed Edizioni Fioranna, casa editrice napoletana sempre attenta ai fenomeni culturali dell'isola. All'interno del volume, durante la narrazione, immagini e documenti storici davvero unici per ricostruire una storia che luccica. Zazzera lo spiega nella premessa: "È un dato di fatto innegabile che – mentre gli ischitani si dedicavano all'agricoltura e i capresi a una forma primordiale di turismo – la storia di Procida sia stata realizzata, in terra, dai sacerdoti e, sul mare, dai naviganti («acqua santa e acqua salata», potrebbe dirsi, parafrasando un modo di dire borbonico), poiché sono queste le classi sociali che hanno, sempre, espresso – e, per lo più, continuano a esprimere – le due maniere di manifestarsi della cultura dell'isola, la più originale delle quali finisce per essere, per ragioni fin troppo scontate, proprio l'ultima di esse. E, se, nella contesa con la costiera sorrentina, Procida fu seconda per consistenza della flotta, viceversa, per dimensioni degli scafi essa primeggiò, indiscutibilmente, laddove, oggi, e da alcuni decenni, ormai, il mito di Procida marinara vive tra l'«imbalsamazione», per lo più, compiaciuta, del passato e la ricerca – febbrile, quanto vana – di un'identità per il futuro".

Lo stesso Sergio Zazzera, spiega così la voglia di raccontare Procida marinara: «La marineria costituisce per Procida - rivela l'autore - insieme con la religiosità, popolare e non, e con l'agricoltura, uno dei cardini della cultura locale. Mi è sembrato giusto, dunque, celebrarne i fasti nell'occasione di Procida Capitale italiana della Cultura 2022». Con lo stesso entusiasmo Anna Fiore, titolare della casa editrice Edizioni Fioranna: «Dal 2008 siamo sempre vicini a tutto ciò che riguarda la cultura di Procida e pubblicare un volume del genere, scritto da una penna autorevole come quella di Sergio Zazzera, per noi è importantissimo. La storia della marineria procidana - spiega Anna Fiore - è uno dei fulcri principali dell'isola. Grazie all'autore abbiamo potuto vedere, toccare documenti storici originali come passaporti o atti di compravendita delle barche. Un vero privilegio. Avere nel nostro catalogo una pubblicazione sulla marineria procidana è per noi motivo di vanto».

Note sull'autore: Sergio Zazzera

Napoletano, vomerese, nato nel 1945, frequenta Procida fin dall'anno successivo. è stato magistrato e attualmente svolge attività giornalistica (è iscritto all'elenco pubblicisti ed è direttore del periodico Il Rievocatore), coltivando l'hobby delle "cose di Napoli e dintorni"; dal giugno 2016 è socio corrispondente dell'Accademia Pontaniana. È autore, fra l'altro, di saggi su aspetti della storia di Procida (Procida. Storia, tradizioni e immagini, 1984; Conoscere l'isola, 2003; Procida. Breve guida turistica, s.d.; Procida '900, 2017).